N°117 / JUIN-JUILLET 2024 / 7,90 €

Motor Sport

LE MAGAZINE DE L'AUTOMOBILE SPORTIVE

NOUVEAUTÉ 992.2 CARRERA GTS : PASSAGE À L'HYBRIDE ET 541 CH !



ESSAI





BEL/LUX 8,90 € - CH14 CHF - ESP-IT-PORT - CONT 8,90 € - DOM/S 8,90 € - TOM/S 1460 XPF - MAR 90 MAD - CAN 16,50 $ CAD

ASTON SE REBIFFE

LA VANTAGE PLUS SPORTIVE QUE JAMAIS !

ESSAIS EMIRA 2.0 FIRST EDITION COEUR AMG / CONTINENTAL GT SPEED PROTOTYPE V8 HYBRIDE DE 782 CH







MATCH

LA GT 63 AFFRONTE LA TERREUR 911 TURBO

YOUNGTIMERS

TWINGO RS *vs* LUPO GTI

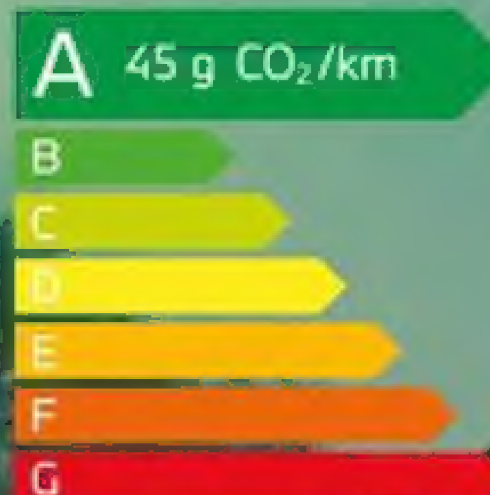
À 10 000 €, CES GTI VOUS TENDENT LES BRAS





SYMPHONIE EN V8 MAJEUR.





SOMMAIRE

ACTU

58





70



52

22



YOUNGTIMERS

EN PISTE

ESSAIS

42



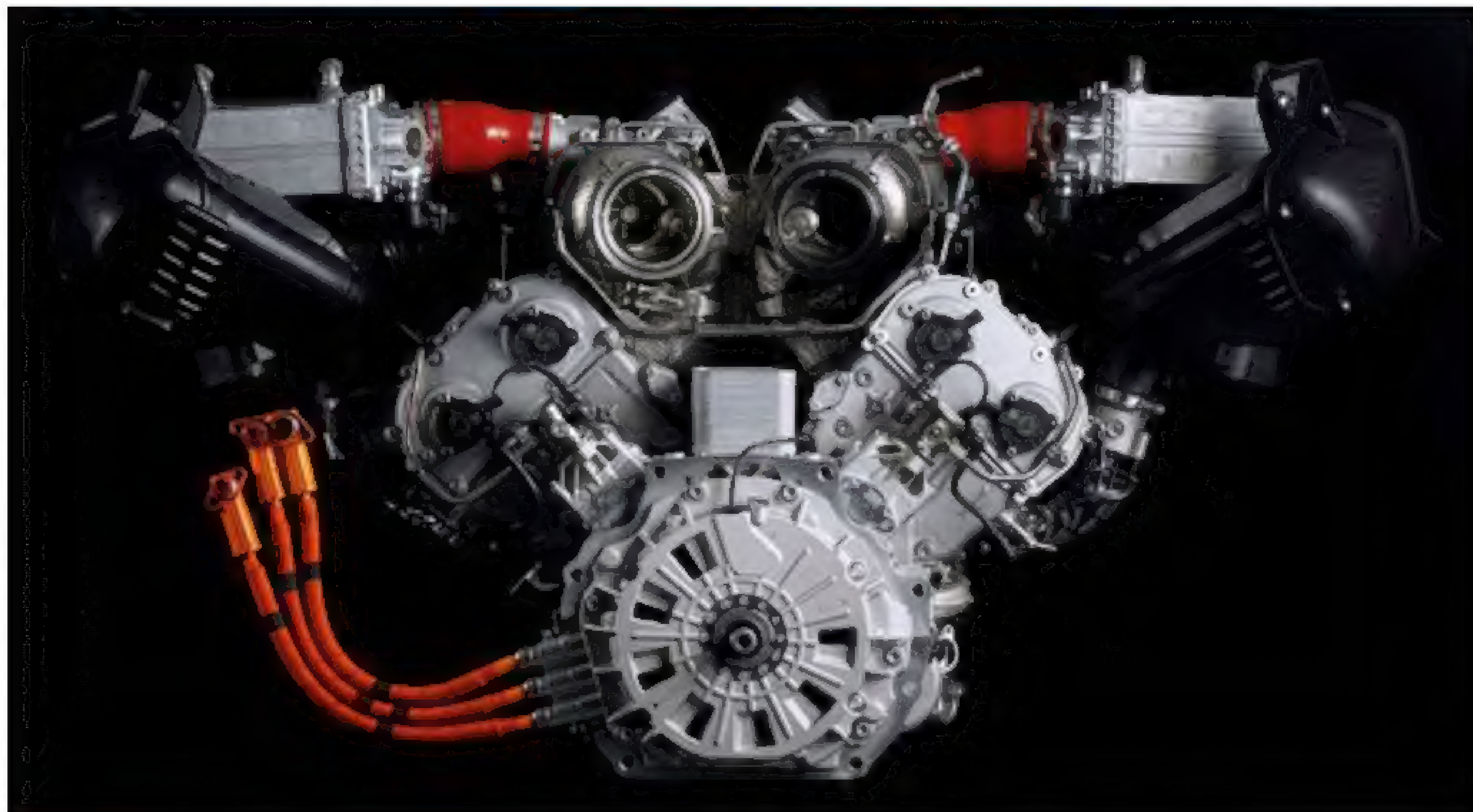


30

PRATIQUE

Rejoignez la communauté Motorsport sur **www.facebook.com/MagazineMotorsport**

FUREUR HYBRIDE



Si l'arrivée de pur-sang électrifiés est observée d'un mauvais œil par la balance, elle pousse les ingénieurs à se surpasser. McLaren et Ferrari ont ouvert la voie en abandonnant deux cylindres et en optant pour des V6. Le constructeur anglais vient d'ailleurs de porter la puissance à 700 ch pour réduire l'écart avec la 296 GTB (830 ch au total). Porsche livre à son tour sa vision de l'hybridation sportive, en mettant de côté le malus écologique propre à l'Europe (et délirant en France). Résultat, une « simple » Carrera GTS gonfle sa cylindrée à 3,6 litres et se convertit au turbo électrique, en plus d'accueillir un petit électromoteur pour délivrer 571 ch! La relation entre Porsche et le groupe Volkswagen semble tendue puisque les dernières générations de Panamera et Cayenne ne bénéficient pas du nouveau V8 4 litres électrifié. Bentley en a la primeur et en extrait 782 ch (en combiné) en utilisant un vilebrequin « crossplane » au bruit caractéristique. Osé à bord d'une GT de ce standing! De son côté, Lamborghini transforme ce V8 suralimenté en bête de course (plus de 900 ch avec la fée électricité) capable d'atteindre 10000 tr/mn... Cela rappelle le régime délirant promis par le V16 hybride de la nouvelle Bugatti. Cette ferveur tend vers la fureur et force l'admiration sur le plan technologique. Mais les constructeurs devraient raison gardée en matière de couple/puissance, en pensant à l'exploitation sur route ouverte et en évitant de prendre sa clientèle pour des pilotes de chasse.

> « CES INNOVATIONS FORCENT L'ADMIRATION MAIS ELLES TRANSFORMENT LES CLIENTS EN PILOTE DE CHASSE ! »



JULIEN DIEZ
RÉDACTEUR EN CHEF
jdiez@motorsport-magazine.fr

Deux mois sans se revoir, l'attente est insoutenable!
Retrouvez-nous sur le site Carfans.fr. N'hésitez pas à réagir à l'actualité et à nous interpeller sur les réseaux sociaux.

CARFANS


@MagazineMotorsport


@MagazineMag


@juliendiez

MotorSport
NG PRESSE
67 chemin de Crépieux – Bâtiment B
69300 Caluire-et-Cuire
courrier@motorsport-magazine.fr

RÉDACTION
Directeur de la publication: Nicolas GOURDOL
Rédacteur en chef : Julien DIEZ
Journalistes : Patrick GARCIA, Cédric PINATEL
Photographes : Clément CHOULOT, Joris CLERC, Arnaud DEMASIER
Directeur artistique : Jean GRODY
Graphiste (artiste auteur) : José VILELA
Chef de fabrication : José VILELA

ADMINISTRATION
MOTORSPORT est édité par la Société NG Presse.
SARL au capital de 347700 €.
Siège social :
67 chemin de Crépieux – Bâtiment B
69300 Caluire-et-Cuire
RCS Lyon 494501430
Gérant: Nicolas GOURDOL

PUBLICITÉ
Motorsport est régi par NG Presse
Nicolas Gourdol: regie@ngpresse.fr

SERVICE DES VENTES
MLP
legendre.Agnes@mlp.fr

IMPRIMERIE
Imprimé en Espagne
chez Rotimpress
Pla de l'Estany
17181 Aiguaviva (Girona)

Commission paritaire : 0627 K87345
Diffusion MLP/I.S.S.N. : 1778-0799.
Dépôt légal: à parution
Les manuscrits et documents non insérés ne sont pas rendus.





NOS ESSAIS EN VIDÉO



Retrouvez certains de nos essais en vidéo (accélérations, tours chrono...) sur notre chaîne Youtube, forte de 137000 abonnés et cumulant près de 118 millions de vues! Pour vous y rendre directement, il suffit de flasher le QR Code ci-dessous.





Porsche 911 GTS T-Hybrid (992.2)

Le soulèvement des machines

Il y a eu le T-800, le T-1000, le T-X mais il est temps de faire place à la T-Hybrid. Cette machine paraîtra révolutionnaire à beaucoup d'entre vous puisqu'il s'agit de la toute première Porsche 911 hybride.





C'est une 911 GTS mais son nouveau petit nom est T-Hybrid pour Turbo-Hybrid. Si la 992 avait été conçue dès le départ pour accueillir l'hybridation, il aura fallu attendre le restylage pour la voir débarquer. Rien d'étonnant puisqu'il est de tradition chez Porsche de présenter les plus grosses avancées techniques sur les phases 2. Mais qu'est-ce qui change sur cette 911 GTS ? À peu près tout ! D'abord, l'aspect extérieur est désormais spécifique au modèle. Porsche explique que la GTS est devenue la version de 911 la plus courue de la gamme et qu'ils ont décidé de la dissocier. Ses jantes (20/21 pouces de série) à lames carbone tout comme ses boucliers avant et arrière sont donc exclusifs. La face avant évolue avec la disparition des feux de jour qui intègrent les phares avant. En option, les optiques matrix LED peuvent éclairer jusqu'à plus de 600 m. Les extrémités du bouclier avant derrière lesquelles se trouvent les radiateurs sont désormais composées de 5 flaps verticaux mobiles. Ouverts par défaut pour le look, ils se ferment en fonction des besoins en aéro ou en refroidissement. Derrière ceux-ci, un autre flap mobile invisible s'agite en combinaison avec le nouveau diffuseur avant qui comprend deux ouvertures situées sous le plancher (plat) juste au niveau de l'essieu avant. Ces canaux s'ouvrent et se ferment selon les besoins et dirigent le flux dans les arches de roues avant pour refroidir les freins mais aussi pour compenser la portance générée par les flaps verticaux. On trouve toujours l'aileron mobile arrière tandis que la balance aéro globale ne varie quasiment pas. À l'arrière, l'emplacement de la plaque sur le bouclier est rehaussé, les sorties d'échappement intégrées au diffuseur arrière sont spécifiques et la grille du capot moteur redessinée. Le postérieur paraît plus massif tandis que le bandeau lumineux et les phares adoptent un éclairage différent, pas forcément plus harmonieux.

À l'intérieur, les puristes vont grincer des dents car la 992 Phase 2 perd sa commande de démarrage à gauche au profit d'un bouton sans âme. Idem pour le compte-tours à aiguilles qui disparaît pour laisser place à

EN BREF

Moteur » flat-6 3,6 litres e-turbo + 1 électrique, 541 ch, 610 Nm
Transmission » propulsion, boîte 8 à double embrayage
Poids annoncé » 1495 kg
Perfs » 0 à 100/200 km/h en 3''0/10''5, 312 km/h
Prix » 174900 €





La commande qu'il fallait tourner pour démarrer est remplacée par un bouton sans âme.



Il y a bien longtemps qu'on ne voit plus le flat-6 mais la révolution hybride se cache bien là-dessous.



un écran incurvé de 12"6 proposant 7 affichages dont un reprenant les 5 cadrans traditionnels. Sur la console centrale, il existe désormais un compartiment réfrigéré pour les smartphones, avec recharge à induction. Un autre écran de 10"9 regroupe toutes les autres fonctions.

Moteur et turbo électriques

Le déclencheur qui a poussé Porsche à développer une motorisation hybride est une future réglementation qui oblige à respecter un mélange air-essence parfait (dit lambda-1) sur toute la plage de régime et notamment sur le haut du compte-tours. Cette évolution de la norme empêche désormais les motoristes d'utiliser l'essence pour refroidir le mélange, ce qui les a poussés à bouleverser leur approche, à réduire les hautes pressions et à privilégier de grosses tubulures et une grosse cylindrée. Ainsi, ils ont développé un nouveau flat-6 de 3,6 litres (+0,6 l) et sont revenus à un système monoturbo, ce qui les a obligés à compenser le temps de réponse important de cette architecture et à privilégier l'hybridation… Mais pas une hybridation rechargeable trop lourde.
On trouve donc un petit électromoteur de 55 ch (65 ch pendant 10") et 150 Nm intégré à la boîte PDK servant aussi de démarreur et relié à une batterie refroidie par eau de 1,9 kWh (réseau 400V) située à l'avant (à la place de l'ancienne 12V remplacée par une lithium-ion ultralégère à l'arrière). Ce n'est pas tout ! Le turbo est lui aussi électrique et se passe de wastegate car il récupère l'énergie due à la surpression. Il peut ainsi emmagasiner jusqu'à 15 ch qui sont renvoyés soit vers la batterie, soit directement vers le moteur électrique. La puissance électrique compense donc le temps de réponse à bas régime mais elle est aussi utilisée à haut régime pour respecter les normes.
Ce 3,6 litres rupte à 7 500 tr/mn et développe à lui seul 485 ch à 6 500 tr/mn et 570 Nm de 2000 à 5 500 tr/mn. Avec l'électromoteur, l'ensemble délivre 541 ch à 6 500 tr/mn et 610 Nm de 1950 à 6 000 tr/mn. C'est 61 ch et 40 Nm de plus que la précédente GTS.
La question la plus importante concerne le poids. Le nouveau cru s'empâterait seulement de 50 kg (1 495 kg), dont 27 kg pour la batterie et 10 kg pour les roues arrière directrices désormais de série. La répartition du poids évolue à la marge selon Porsche. Sachant que tout devait rentrer dans la baie moteur existante déjà bien remplie, les ingénieurs ont dû réduire l'encombrement du bloc en travaillant sur les auxiliaires. Ainsi, les courroies du compresseur de climatisation ont disparu, de même que les pompes à huile désormais intégrées au carter. Tout ce travail permet de libérer de l'espace autour du moteur afin de repositionner le silencieux sur le côté (voir photo p11), à la place du turbo qui disparaît. De plus, ce nouveau flat-6 qui repose sur les mêmes attaches moteur (mais avec des supports différents) dégage 110 mm d'espace sur sa partie haute afin de recevoir toute la gestion du système électrique (convertisseur).

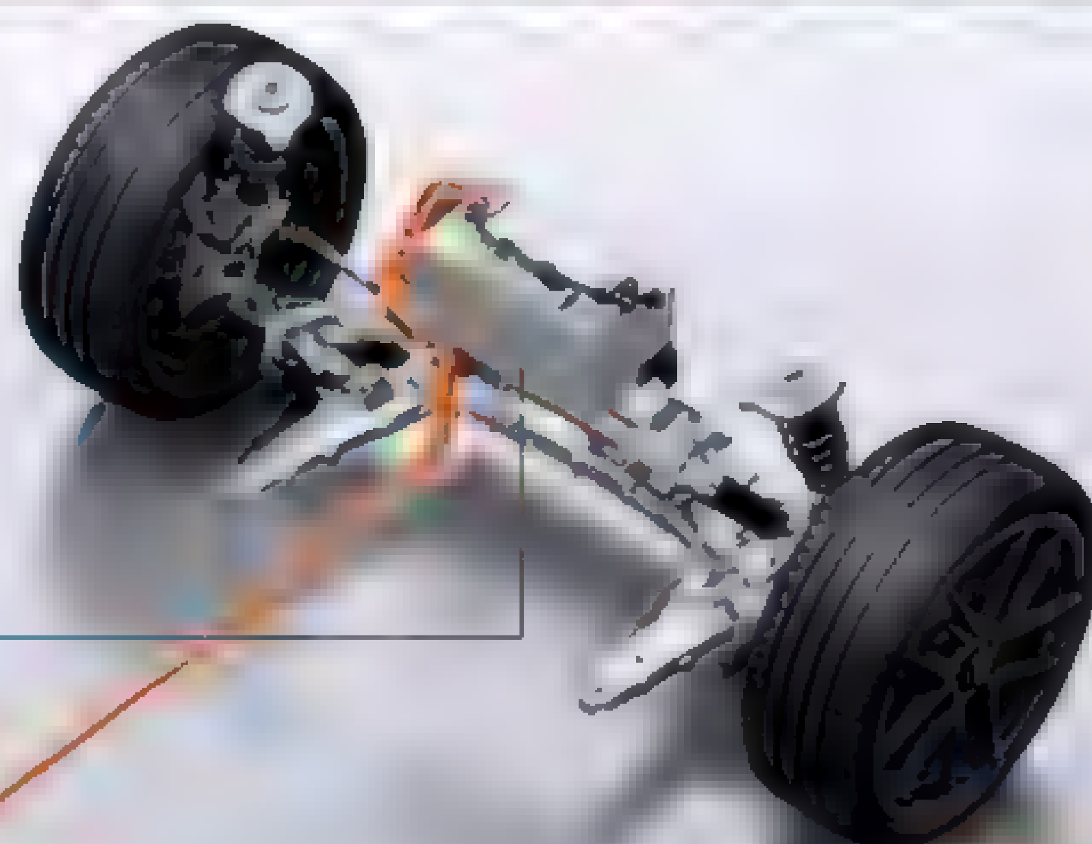
Grip, poussée et équilibre spectaculaires

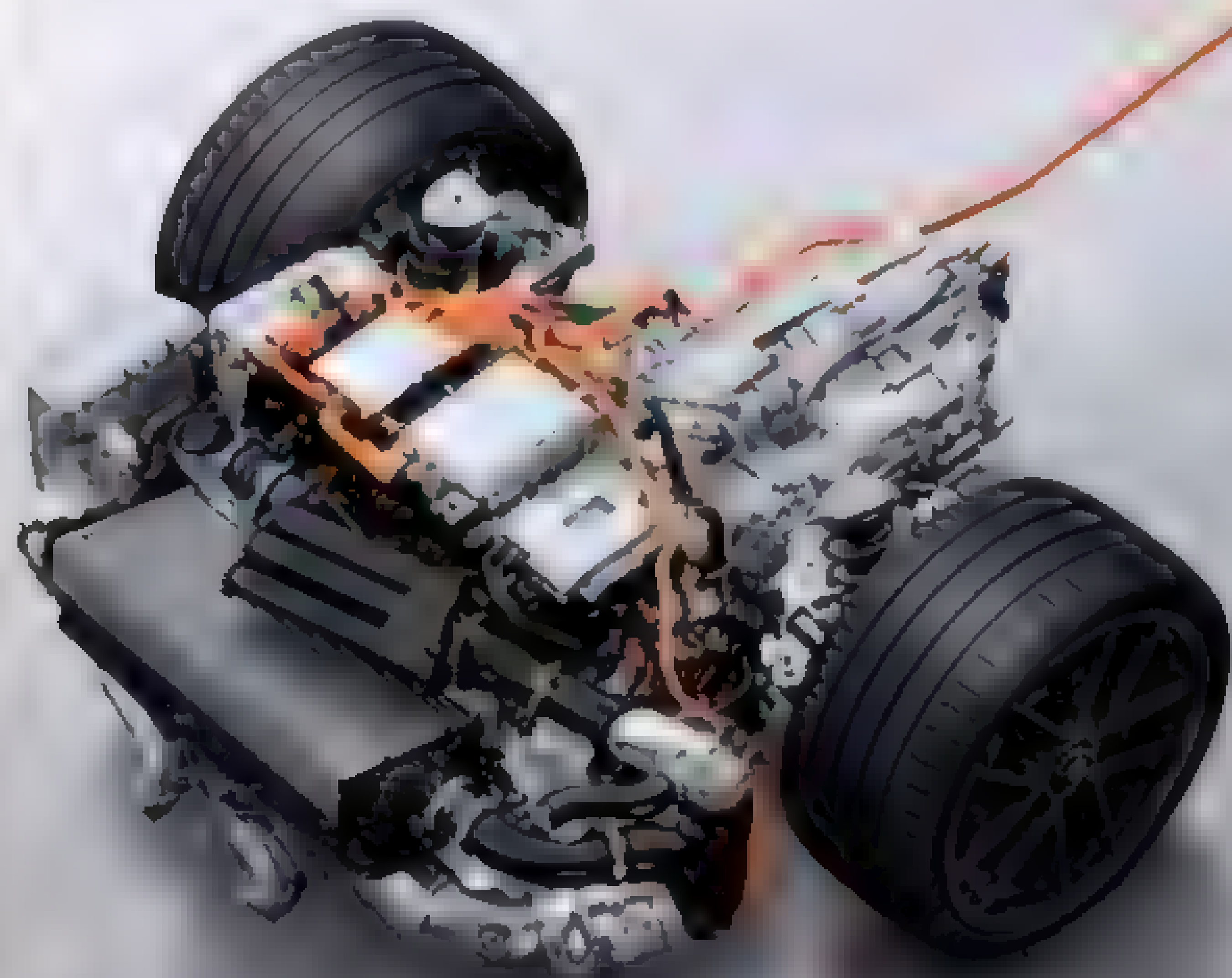
Il nous a été possible de faire deux tours du circuit de Weissach en passager de cette 992 GTS Phase 2. La piste était détrempée mais l'auto parvient toujours à trouver la motricité sans que les assistances soient castratrices. Les pneumatiques Pirelli et Goodyear de première monte (les discussions avec Michelin se poursuivent) sont des gommes développées spécifiquement pour la GTS qui s'élargissent à l'arrière (315/30 ZR 21).
Si elles n'ont pas la radicalité des gommes hautes performances, elles assuraient sur cette piste mouillée un niveau d'adhérence hallucinant, notamment au freinage. Une fois les aides déconnectées, cette propulsion se cale en drift et semble pouvoir rouler ainsi indéfiniment avec une progressivité jubilatoire. Selon Porsche, la différence entre le mode Normal et le mode Sport+ optimisé pour le Nürburgring est beaucoup plus

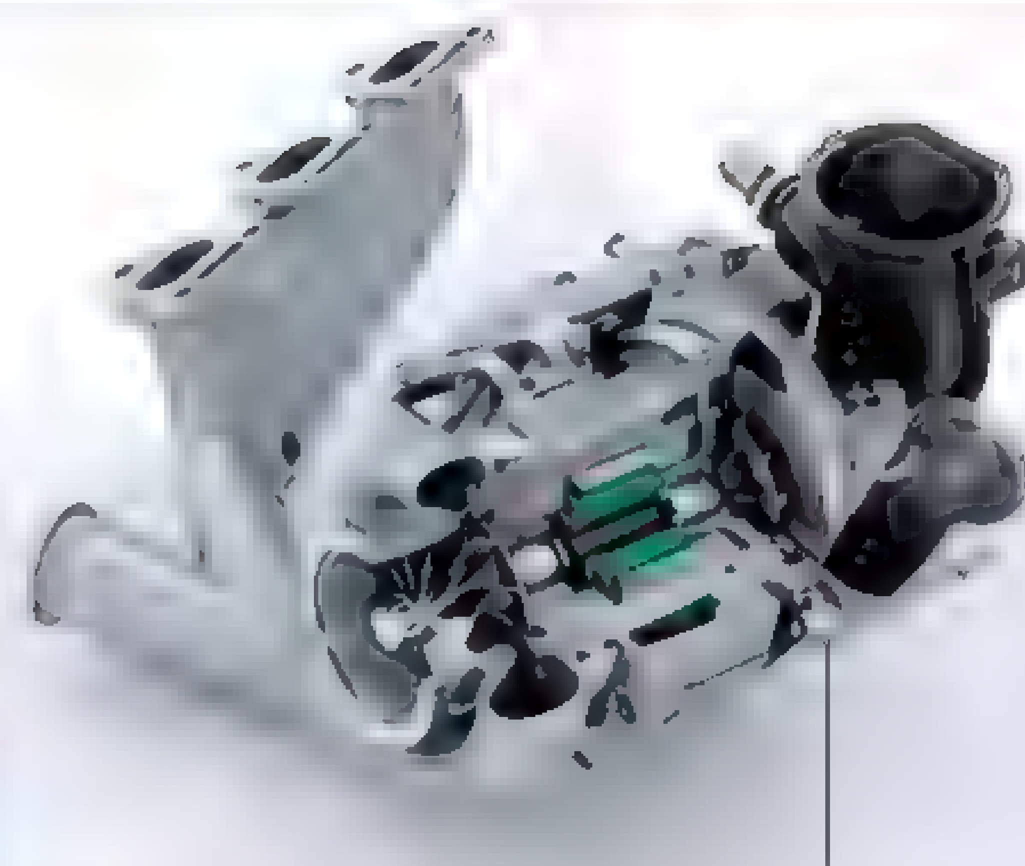
PORSCHE S'EST PLUS SOUCIÉ DE FUTURES NORMES SUR LE MÉLANGE AIR-ESSENCE QUE DU MALUS ÉCOLOGIQUE TRÈS EUROPÉEN ET CATASTROPHIQUE EN FRANCE

Zoom sur l'hybridation

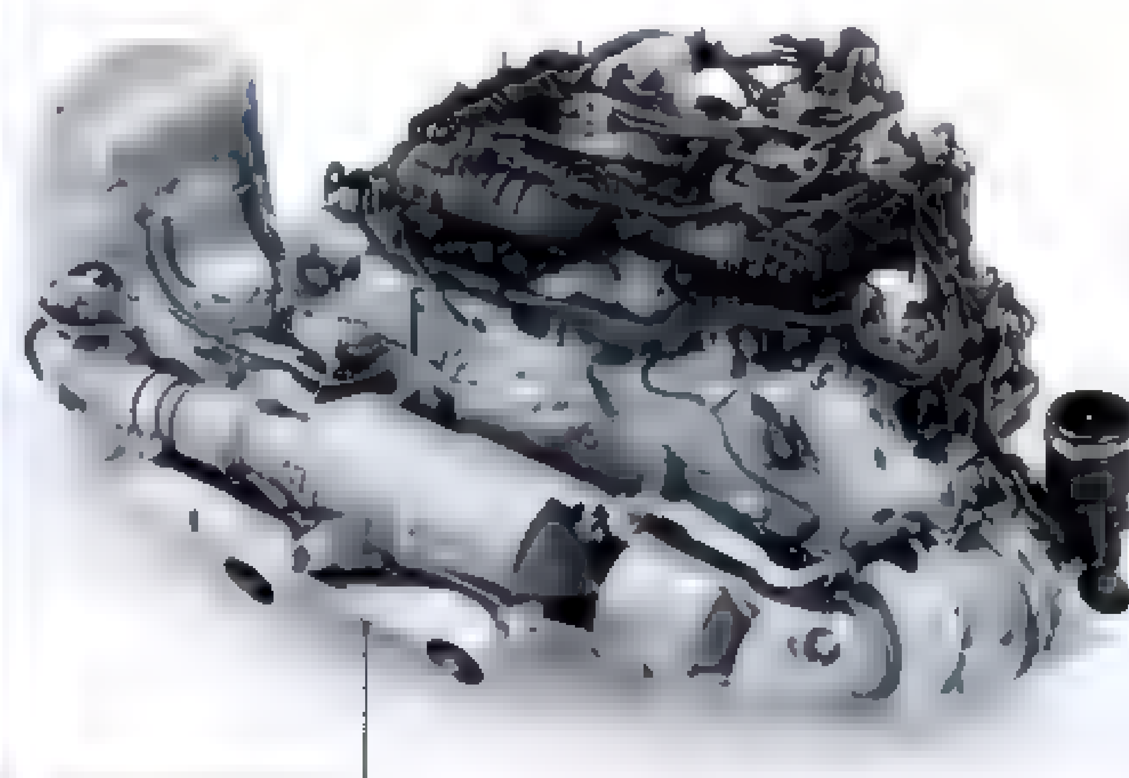
Batteries
Les 55 ch (ou 65 en boost) de la batterie de 1,9 kWh située à l'avant ne sont utilisés que pour abonder la puissance moteur. Elle n'est pas rechargeable, ne permet pas de rouler en tout électrique et n'améliore pas les rejets CO2.



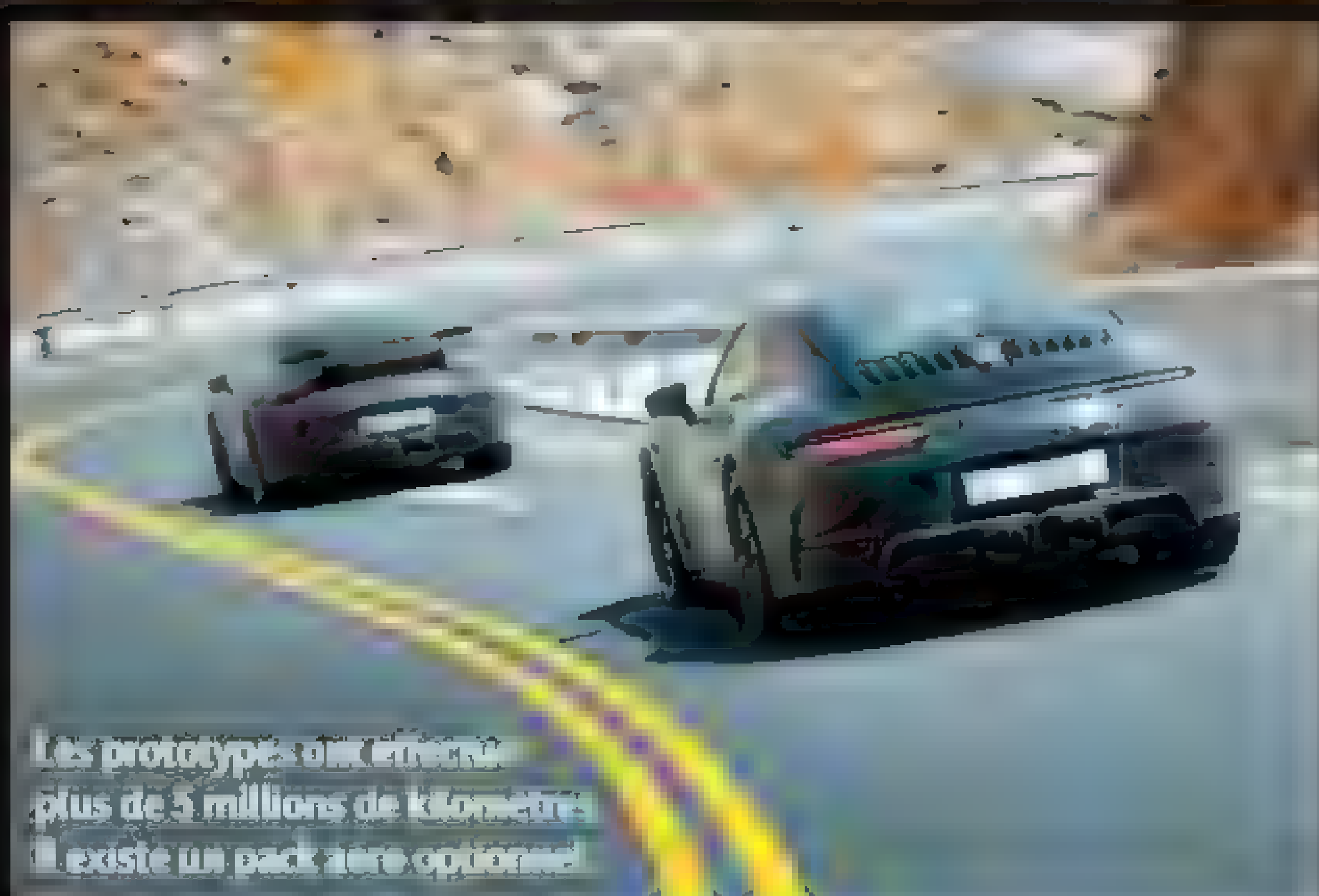




Turbo
Le turbo restant est électrique. Dépourvu de soupape de décharge, il récupère l'énergie due à la surpression et la renvoie soit vers la batterie, soit directement vers le moteur électrique situé dans la boîte PDK.



Flat-6
La GTS T-Hybrid abandonne le 3 litres biturbo (que conserve la Carrera classique) et inaugure un nouveau flat-6 3,6 litres équipé d'un seul turbo afin de respecter les futures normes.



Les prototypes ont effectué plus de 5 millions de kilomètres. Il existe un pack aéro optionnel.



992.2 Carrera

L'entrée de gamme conserve le flat-6 3 litres biturbo, revu et adoptant l'échangeur de la 992.1 Turbo qui se trouve sous la grille arrière, juste au-dessus du moteur. Les turbos proviennent de l'ancienne GTS et cela permet de fournir désormais 394 ch, contre 385 ch auparavant et 450 Nm tout en faisant baisser les émissions.
Le 0 à 100 km/h gagne 0"1 (3"9 avec le pack Sport Chrono) et la vitesse de pointe 1 km/h (294 km/h). Pas de bouclier à flaps mobiles pour la Carrera mais une face avant qui s'affine en adoptant deux ailettes horizontales dans les entrées d'air latérales. La barre des 100 000 € est pulvérisée depuis longtemps et la Carrera démarre à 131 700 €.
Elle est disponible en intégrale, en Cabriolet et en Targa 4 (154 300 €).

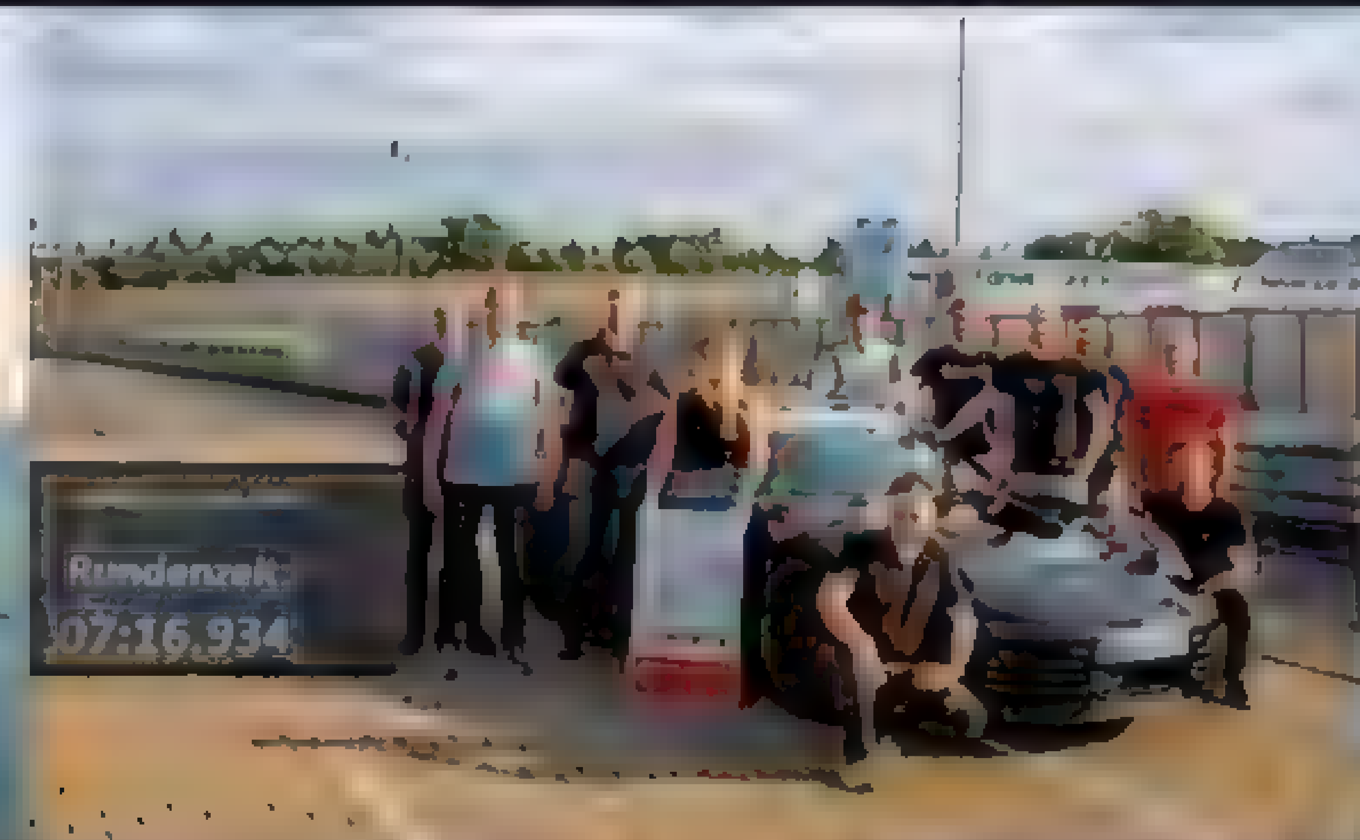


CETTE GTS T-HYBRID A TOURNÉ EN 7'16"93 SUR LA NORDSCHLEIFE, À -8"7 DE SON AÎNÉE ET AU NIVEAU D'UNE 992.1 TURBO S DE 650 CH !





Cette hybridation n'a pour vocation que l'amélioration des perfs. Pas des rejets de CO2 !



En septembre dernier, la GTS a pulvérisé le chrono de son aînée de près de 9"0.



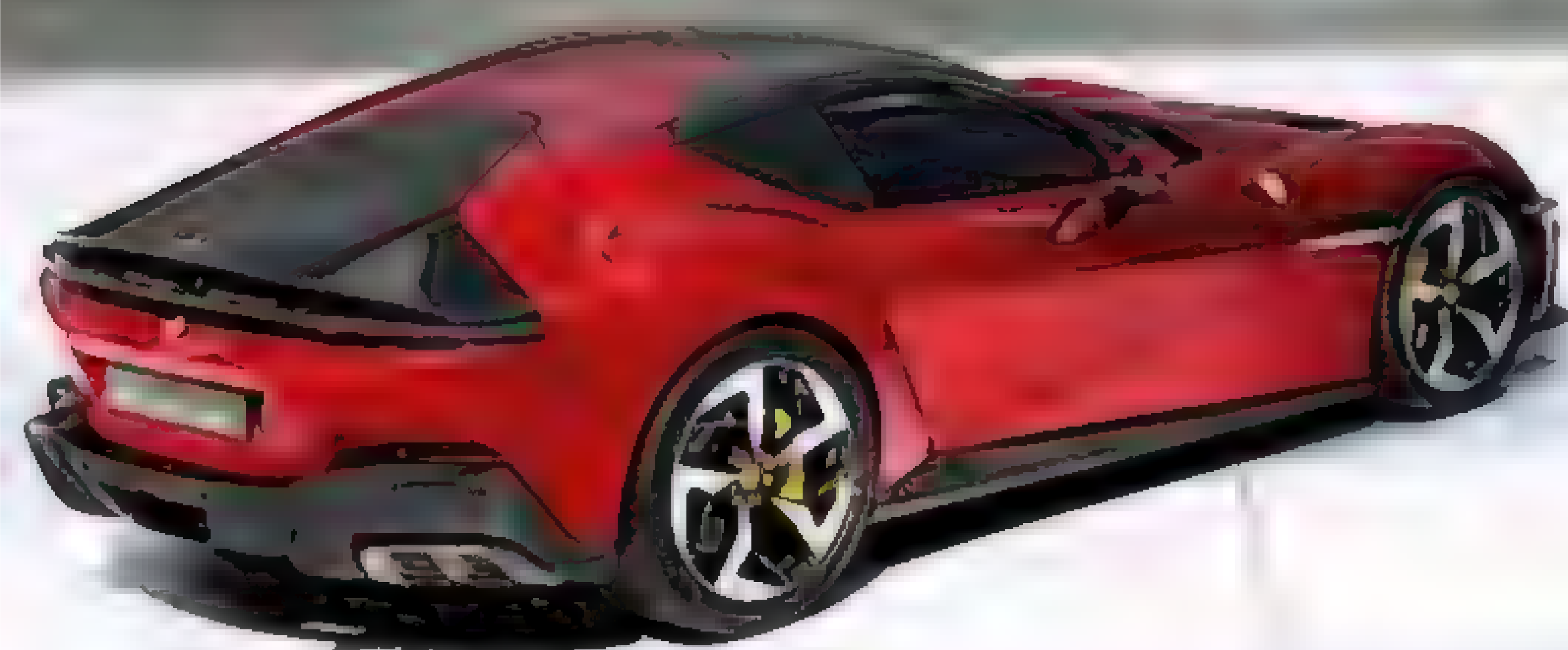
D'après notre premier contact, l'équipe de développement a de quoi avoir le sourire.

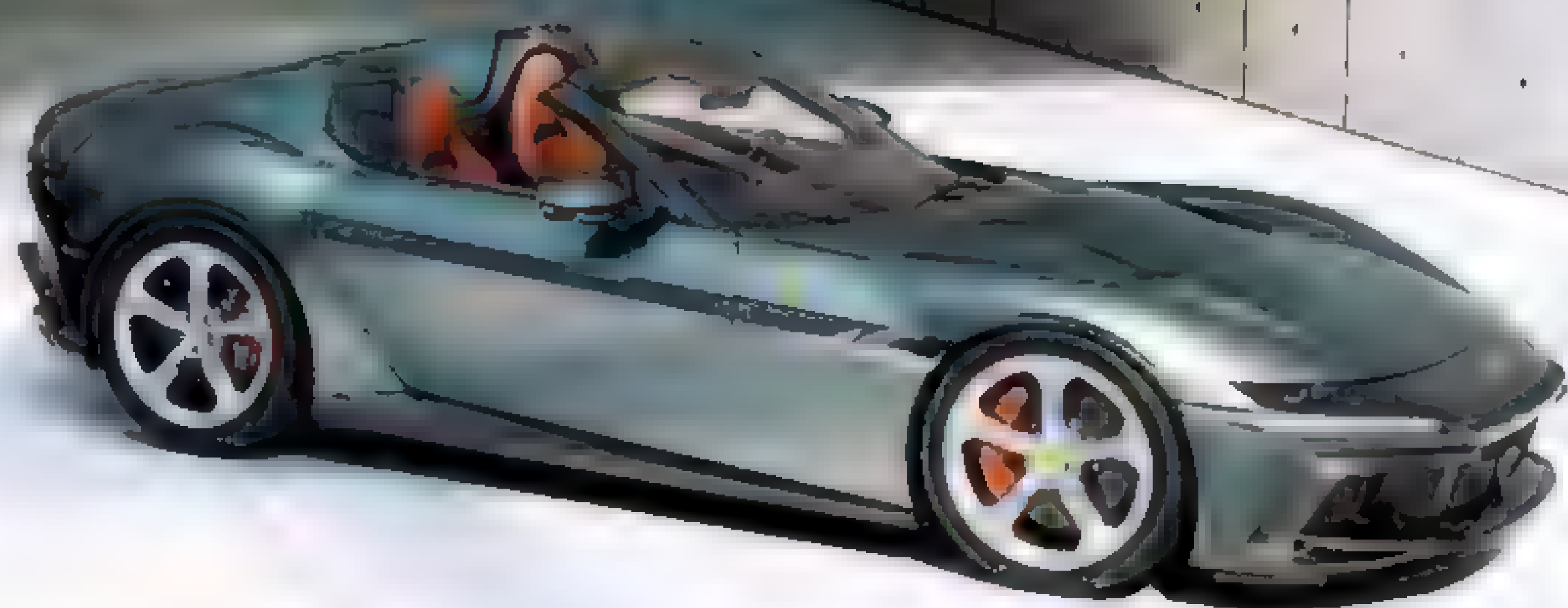
marquée. La réactivité de l'accélération et la poussée initiale sont réellement spectaculaires, si bien que le discours expliquant que cette GTS pousse aussi fort qu'un Taycan ou plus qu'une Turbo sur les 2,5 premières secondes est plausible. Avec ce 3,6 l électrifié, la pression maxi du turbo est atteinte en 0"8 contre 4"0 pour le 3 l biturbo !
La GTS reçoit une suspension entièrement repensée, abaissée de 10 mm, afin d'améliorer la stabilité à haute vitesse puisque son agilité est assurée par les roues arrière directrices. L'idée est également d'intégrer la stabilisation active électrohydraulique de l'antiroulis au réseau haute tension 400V de l'hybridation pour plus de réactivité. Sur la Nordschleife, cette 911 GTS T-Hybrid a tourné en 7'16"93 ! C'est 8"7 plus rapide que la précédente et le temps d'une 992.1 Turbo S de 650 ch pilotée par Christian Gebhardt. Par rapport à son aînée (dotée du pack Sport Chrono), la GTS gagnerait 0"4 sur le 0 à 100 km/h abattu en 3"0 et 1"1 sur le 0 à 200 km/h effectué en 10"5. En vitesse maxi, c'est quasiment identique avec 312 km/h (+1 km/h). Vous l'aurez sans doute deviné après ces explications techniques, ce nouveau groupe motopropulseur hybride n'est pas compatible avec la boîte manuelle qui disparaît du catalogue sur la GTS.
Il est important de préciser que l'hybridation made in Porsche ne tient pas compte de notre fiscalité sportivo-phobe. Nos interlocuteurs sur place étaient ébahis lorsqu'on a évoqué les 60 000 € de malus que la France inflige aux autos dépassant 194 g/km de rejets de CO2.
Cette hybridation sert donc uniquement la performance sur la GTS (puis sur d'autres modèles de la gamme supérieure), tout en respectant la future norme européenne qui n'est même pas conçue pour ennuyer les sportives mais plutôt les véhicules tractant des remorques… L'équipement étant largement supérieur (roues arrière directrices de série notamment), les tarifs sont en hausse avec un prix de base de 174 900 € contre 158 715 € pour la Phase 1. Et comme les rejets de CO2 n'évoluent quasi-pas, le malus maximal sanctionnera cette GTS hybride. Vive la France. Les livraisons débuteront à la fin de l'été avec les Carrera GTS, Carrera 4 GTS (183 200 €) en coupé et cabriolet (environ + 14 000 € !) et Targa seulement en intégrale (197 400 €).

Ferrari 12Cilindri

Joyau glorifié

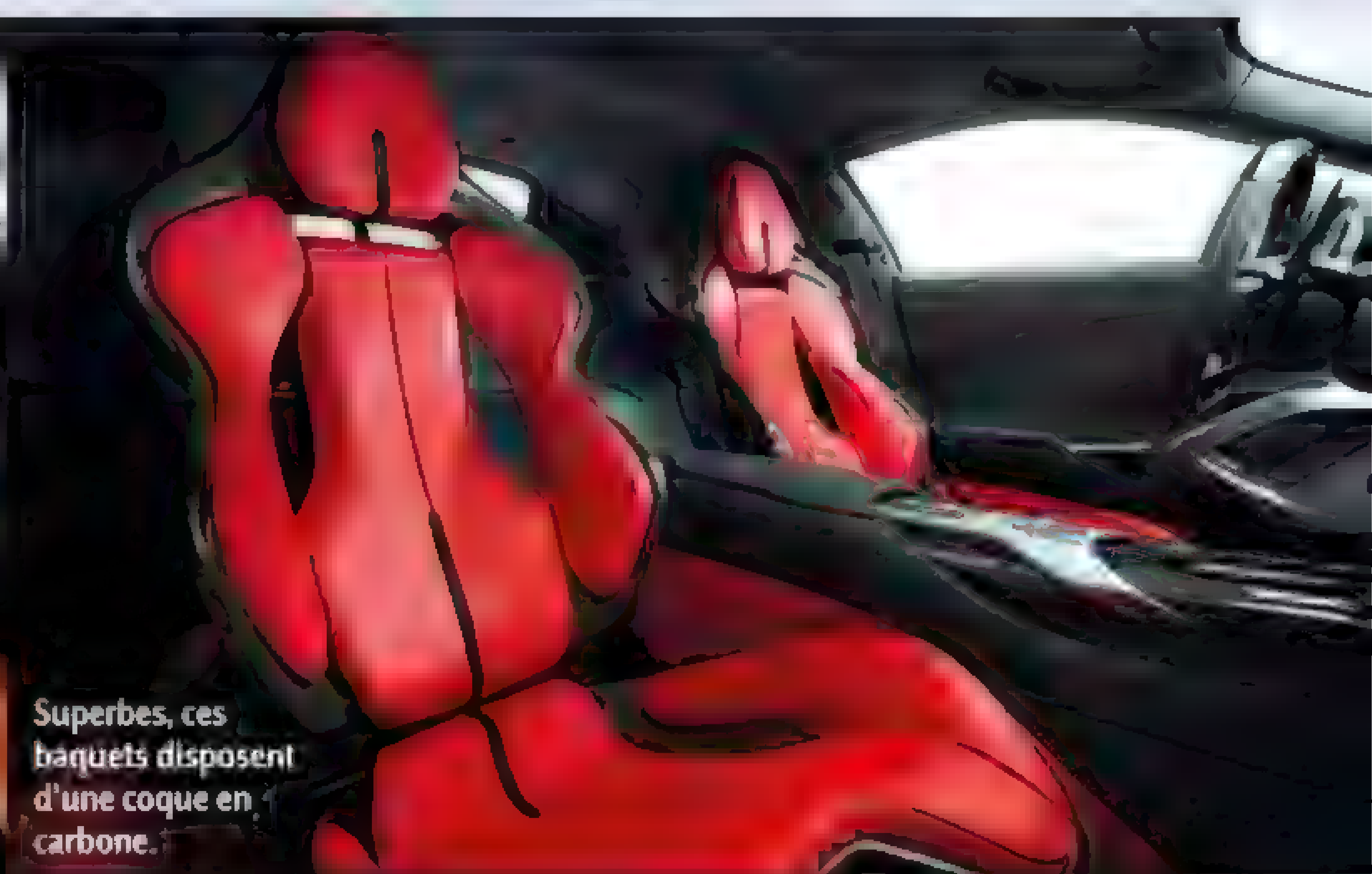
La remplaçante de la 812 Superfast annonce on ne peut plus clairement le maintien du monument V12 sous son long capot plongeant sur un museau rendant hommage à la Daytona.



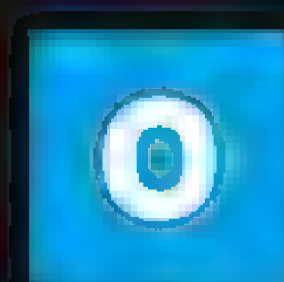




Les écrans digitaux sont plutôt bien intégrés.



Superbes, ces baquets disposent d'une coque en carbone.



Oui, 12Cilindri, c'est son moteur mais c'est aussi son nom, à prononcer avec l'accent s'il vous plaît : « dodichichilindri » ! Bon, si l'appellation est aussi inspirée que celle de LaFerrari, elle a au moins le mérite d'annoncer la couleur : la présence du V12 atmosphérique. Nom de code : F140 HD. Le 6,5 litres revu devient aussi puissant que celui de la 812 Competizione avec 830 ch (128 ch/l) et un régime maxi de 9 500 tr/mn. Le couple maxi, lui, est légèrement inférieur avec 678 Nm à 7 250 tr/mn. Rappelons qu'il se pare de poussoirs coulissants inspirés de la F1, de bielles en titane, de pistons et d'un vilebrequin allégés. La disposition du collecteur d'admission est désormais plus compacte. Ferrari a travaillé la courbe de couple via un système de conduits d'admission à géométrie variable. La quantité de couple est donc différente selon les rapports, dans le but d'obtenir une sensation de progressivité et de puissance sans fin. Le nouvel échappement, qui répond aux dernières normes d'émissions, utilise un catalyseur en céramique couplé à un filtre à particules. Ferrari garantit une sonorité digne de la lignée grâce à un résonateur vers l'habitacle. Ce V12 est couplé à la boîte 8 à double embrayage que l'on trouve aussi sur la SF90. Les temps de passage progressent de 30 % par rapport à la 812. La super GT accélère de 0 à 100 km/h en 2"9 (2"95 pour le Spider), de 0 à 200 km/h en moins de 7"9 (8"2 pour le Spider) et pousse ensuite jusqu'à plus de 340 km/h pour les deux versions.

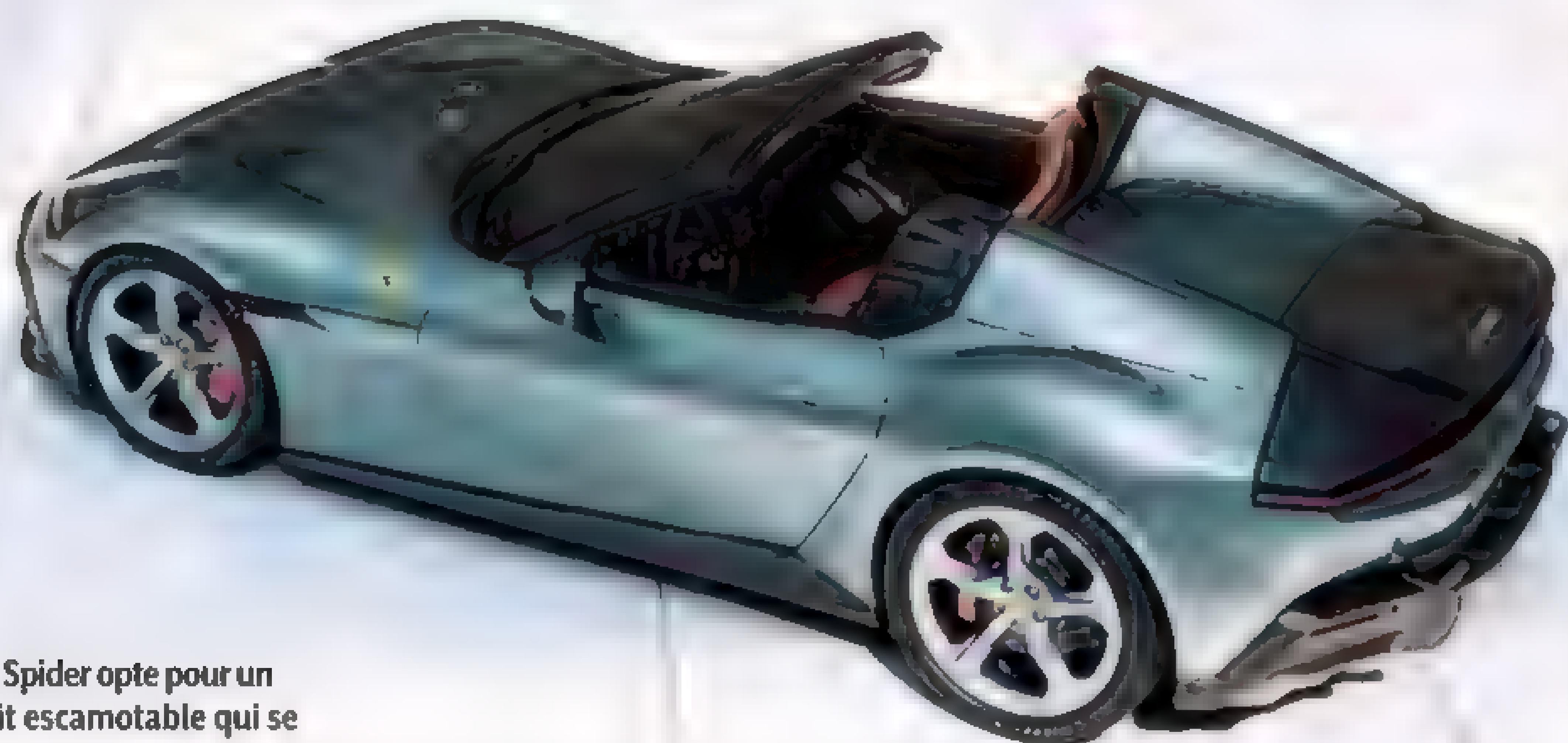
À déguster aussi en Spider

La 12Cilindri dispose de roues arrière directrices et est annoncée à 1 560 kg à sec (avec options d'allègement). Le Spider qui possède la même mécanique est 60 kg plus lourd. Ferrari indique que la répartition du poids est de 48/52 % pour les deux carrosseries tandis que l'empattement est réduit de 20 mm par rapport à la 812 Superfast. Des Michelin Pilot Sport S 5 ou Goodyear Eagle F1 Supersport ont été développés sur mesure. Par ailleurs, le châssis alu est 15 % plus rigide en torsion que celui de

EN BREF

Moteur » V12 6,5 lites, 830 ch, 678 Nm
Transmission » propulsion, 8 à double embrayage
Poids » 1560 kg à sec (1620 pour le Spider)
Perfs » 0 à 100/200 km/h en 2"9 (2"95)/7"9 (8"2), 340 km/h
Prix » 395 000 € (435 000 € pour le Spider)





Le Spider opte pour un toit escamotable qui se manie en seulement 14".

la 812 Superfast. Le fameux Side Slip Control qui gère la motricité est optimisé pour améliorer la précision ainsi que le contrôle sur les surfaces à faible adhérence. Le style épuré tranche par son approche mêlant métal et verre avec des bords affleurants. La partie avant rend hommage à la 365 GTB/4 surnommée Daytona et l'arrière cache deux volets actifs intégrés à la lunette. Le museau reçoit un traitement sombre qui fait écho à celui de l'arrière se fondant dans le vitrage de la lunette. C'est audacieux et inédit. Le toit en verre permet d'illuminer un habitacle soigné avec une planche de bord couleur carrosserie et trois écrans, dont un pour le passager. Le conducteur fait face à des compteurs digitaux de 15,6" affichant toutes les informations de conduite et le passager profite d'un écran de 8,8". Comme d'habitude, l'aéro active est particulièrement soignée, en toute discrétion, à travers ou sous la voiture. Le Spider opte pour un toit rigide escamotable possédant une double courbure pour offrir plus d'espace à la tête. Il s'ouvre ou se ferme en seulement 14" jusqu'à 45 km/h. La lunette arrière escamotable fait office de saute vent et permettrait d'entretenir une conversation jusqu'à 200 km/h. Avec une pareille mécanique en fond grimpant à 9 500 tr/mn, miraculeusement produite en 2024, le voisin a plutôt intérêt à se taire.

EN BREF



Huracán STJ

La Super Trofeo Jota (J = spécifications FIA des voitures de course) achève la carrière de la Huracán et se base sur la propulsion STO de 640 ch. Produite à 10 exemplaires, elle reçoit des amortisseurs réglables sur 4 voies, ainsi que des ressorts moins rigides, des jantes à écrou central habillées de Potenza Race et une aéro spécifique (+ 10 % d'appui).



Golf GTi Clubsport

Outre la GTi de 265 ch et la R de 333 ch (comme la S3 et le Formentor), la Clubsport revient avec 300 ch sous le capot. Équipée d'office d'une boîte DSG et d'une suspension pilotée, elle peut recevoir un pack Race relevant la vitesse à 267 km/h et incluant un échappement Akrapovic. Des semi-slicks Potenza Race sont également proposés en option. Tarif : 53 000 € !



Mercedes-AMG PureSpeed

Le constructeur se lance dans la production de séries limitées hors de prix « Mythos » avec un speedster sans doute extrapolé d'une SL. Deux arceaux et un Halo encadrent l'habitacle, supprimant les places arrière. Produit à 250 exemplaires, ce cab' dévoilera ses dessous l'année prochaine et abrite probablement le V8 biturbo dans une configuration inédite.



BMW M4 CS

Après la M3, c'est au tour du coupé M4 d'adopter la panoplie Competition Sport : 550 ch, 302 km/h, échappement titane, barre antiroulis avant en alu (option), jantes forgées bronze, éléments de carrosserie en carbone, baquets à coque carbone. Malheureusement, cette édition limitée à 1 000 exemplaires grimpe à 162 000 €, impose la transmission intégrale et pèse 1 760 kg (-20 kg).

PHOTO ROMAIN MONTI

Romain réalise nos chronos sur le circuit GP de Magny-Cours. Le pilote nous fait partager ses coups de cœur et ses coups de gueule.

UN ÉVÉNEMENT a bouleversé mes projets 2024 : l'arrivée de ma petite Victoria. Ça et quelques retournements de situations dans la construction de mes projets sportifs font que j'ai pris la décision d'alléger mon programme cette saison. Pas de saison complète, mais des piges à droite à gauche dans des catégories que je souhaite découvrir.
Je vous parlais récemment de monoplace et de drift, je continue d'explorer ce que peut proposer le sport automobile au-delà de la catégorie GT à laquelle je suis habitué. Je trouve un malin plaisir à découvrir les différentes saveurs du sport automobile et ce serait idiot de se contenter d'une seule discipline. Je prends les expériences comme elles viennent et j'ai hâte de vous faire un retour sur les différents engins que je vais pouvoir piloter cette année ! Sinon, côté plaisir personnel, je viens de m'acheter une Audi R8 V10 première génération, histoire de profiter de ce 5,2 litres exceptionnel. L'un des meilleurs moteurs de tous les temps selon moi… et il n'est plus produit. Quand on se dit qu'en termes de budget ça équivaut au malus 2024… C'est parfois dans les vieux pots qu'on fait les meilleures confitures !



Porsche Sprint Challenge France

La coupe est pleine

Pour ceux qui veulent vivre le grand frisson de la Porsche Cup sans pour autant jouer leur carrière au plus haut niveau, le Sprint Challenge constitue la porte d'entrée parfaite à la compétition client Porsche. Surtout avec le nouveau GT4 RS Clubsport qui y débarque !



Tout le monde connaît la Carrera Cup, arrivée d'abord en Allemagne à la fin des années 80 avant de se décliner partout dans le monde et notamment en France à partir de 1991. Une compétition ultra-professionnelle et très exigeante, qui sert traditionnellement de tremplin à de jeunes talents qui deviennent ensuite des pilotes officiels pour Porsche ou d'autres constructeurs. Une série où l'on conduit des 911 GT3 Cup sans la moindre aide à la conduite ni l'ABS, et où même la catégorie réservée aux « gentlemen drivers » impose déjà de posséder une solide expérience en sport automobile.

Championnat récent

Depuis 2021, l'édition française du Sprint Challenge organisé par le Porsche Club Motorsport France - existant depuis 1961 ! -, joue dans un cadre plus amateur, en rassemblant une soixantaine d'autos. Elle utilise aussi des 911 GT3 Cup, mais avec un ABS comme dans certaines Carrera Cup dans le monde. Elle accueille aussi des 718 Cayman GT4 Clubsport pour ceux qui préfèrent limiter leur investissement. Rappelons qu'une 911 GT3 Cup de la série 992 actuelle se négocie désormais à partir de 250 000 € hors taxes. L'inflation des Porsche ne concerne évidemment pas que les modèles routiers ! Il se trouve justement que le nouveau GT4 RS Clubsport de course, qui a récemment remplacé le GT4 Clubsport « tout court », a enfin été livré aux participants français. Sachant que l'ancien développait 420 ch et roulait à environ 5"0 au tour d'une 911 GT3 Cup, le nouveau développant 500 ch devrait réduire l'écart à 2"0 maximum pour un prix limité à 206 400 € hors taxes. La comparaison en piste entre les deux frangines sera fort intéressante.

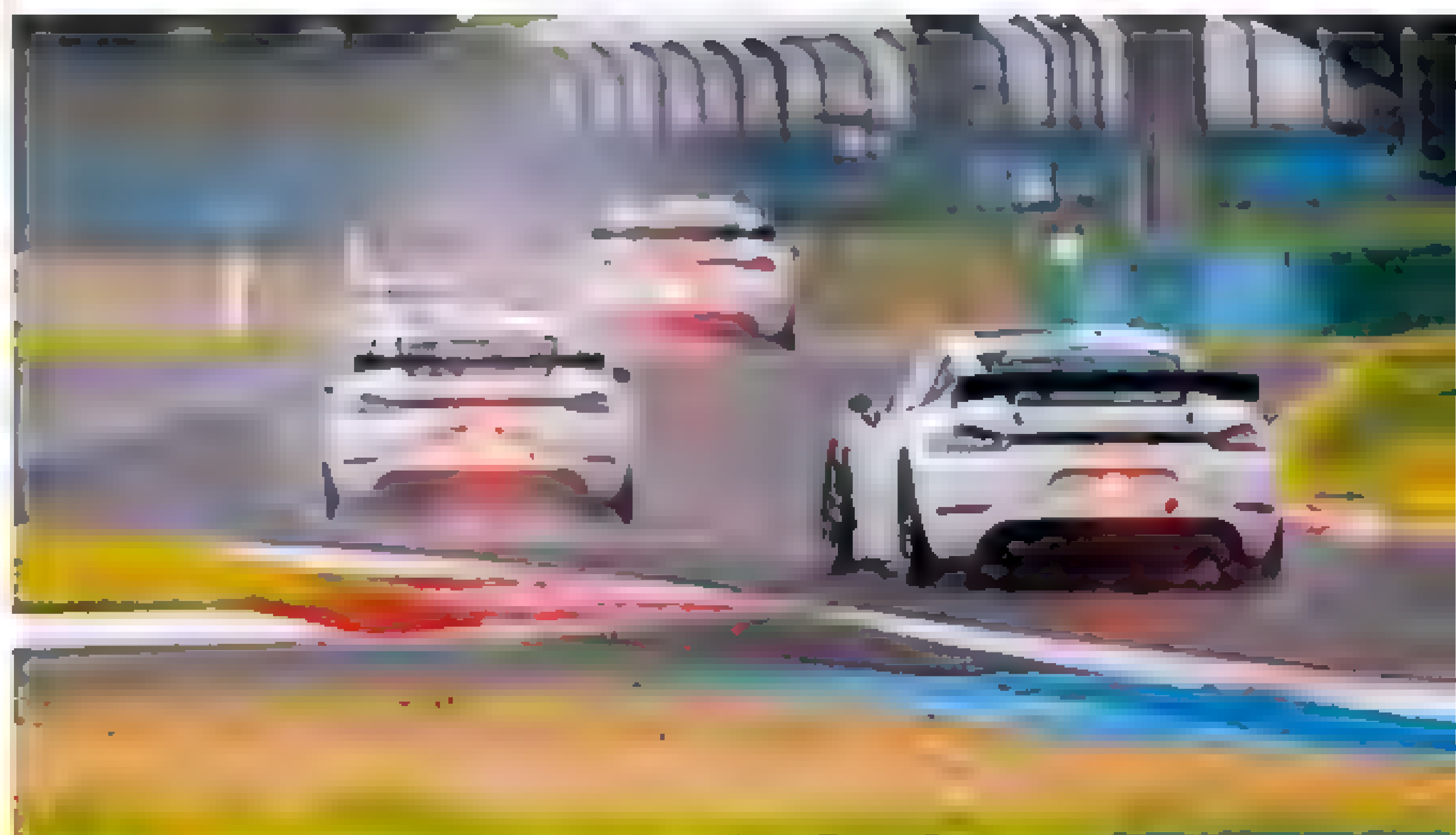
Le Sprint Challenge français, qui rassemble des 911 GT3 Cup d'anciennes et dernière générations, se dispute sur sept épreuves où l'on court le vendredi et le samedi uniquement (avec une possibilité de venir s'entraîner le jeudi).

4h30 de roulage par meeting

Pendant ces week-ends exclusivement réservés aux activités du Porsche Club Motorsport France, les propriétaires de sportives routières peuvent prendre la piste entre les sessions de course. Au total, les concurrents roulent beaucoup : 4h30 sur chaque meeting, avec deux courses de 30 mn après deux sessions de qualifications et 2h30 d'essais. Le tout pour un tarif allant de 5 800 € à 9 800 € hors taxes pour la saison complète (comprenant également des journées de préparation) ou de 1 400 à 1 800 € hors taxe pour chaque meeting (en fonction de la voiture). Chaque génération (992 GT3 Cup, 991 GT3 Cup,



L'an dernier, une manche a été organisée en préambule des 24h de Barcelone.






Les épreuves se déroulent sur les plus beaux circuits européens.


Le championnat réunit des 991 et 992 GT3 Cup, ainsi que des 718 GT4.


Le 718 Cayman GT4 RS Clubsport entre en lice et réclame 206 400 € HT.

718 GT4 RS Clubsport, 718 GT4 Clubsport) possède sa propre catégorie et chaque vainqueur de catégorie remporte une montre Porsche Design à la fin de la saison. Les participants sont pour la plupart des gentlemen drivers, mais on y trouve aussi quelques jeunes talents désireux d'apprendre le fonctionnement d'une 911 GT3 Cup avant de rejoindre la Carrera Cup et quelques habitués du GT4 FFSA. Notons enfin que le championnat s'autorise pour chaque saison une manche exceptionnelle : une épreuve en lever de rideau des 24 Heures du Mans en 2022, une juste avant les 24 Heures de Barcelone en 2023 et un meeting à Nogaro pendant les coupes de Pâques en 2024. Cette année, le championnat va se rendre au Val de Vienne, à Dijon, à Magny-Cours, au Mans (avec une course d'endurance de 2h comprenant un changement de pilote facultatif) puis au Castellet pour la finale. ■

PAR NICOLAS GOURDOL



1 » Lego McLaren MP4/4 & Ayrton Senna **79,99 € - lego.com** 2 » Stylo Bentley Graf von Faber-Castell **412 € - shop.bentleymotors.com**
3 » Renault Twingo R.S. 1:18 **69,90 € - otto.models.com** 4 » Smarthphone Porsche Design Honor Magic6 **1899 € - shop.porsche.com**
5 » Lunettes de soleil Veldt **280 € - veldt.fr** 6 » Wallpaper Père et fils **75 € - vroom-vroom.fr**
7 » Ford Mustang téléguidée 1:24 **25,90 € - fordlifestylecollection.com** 8 » Bottines Puma Scuderia Ferrari "Miami special editon" **450 € - store.ferrari.com**
9 » Vélo Lapierre x Alpine Aircode DRS SE **9000 € - lapierrebikes.com**



V POUR VENDETTA

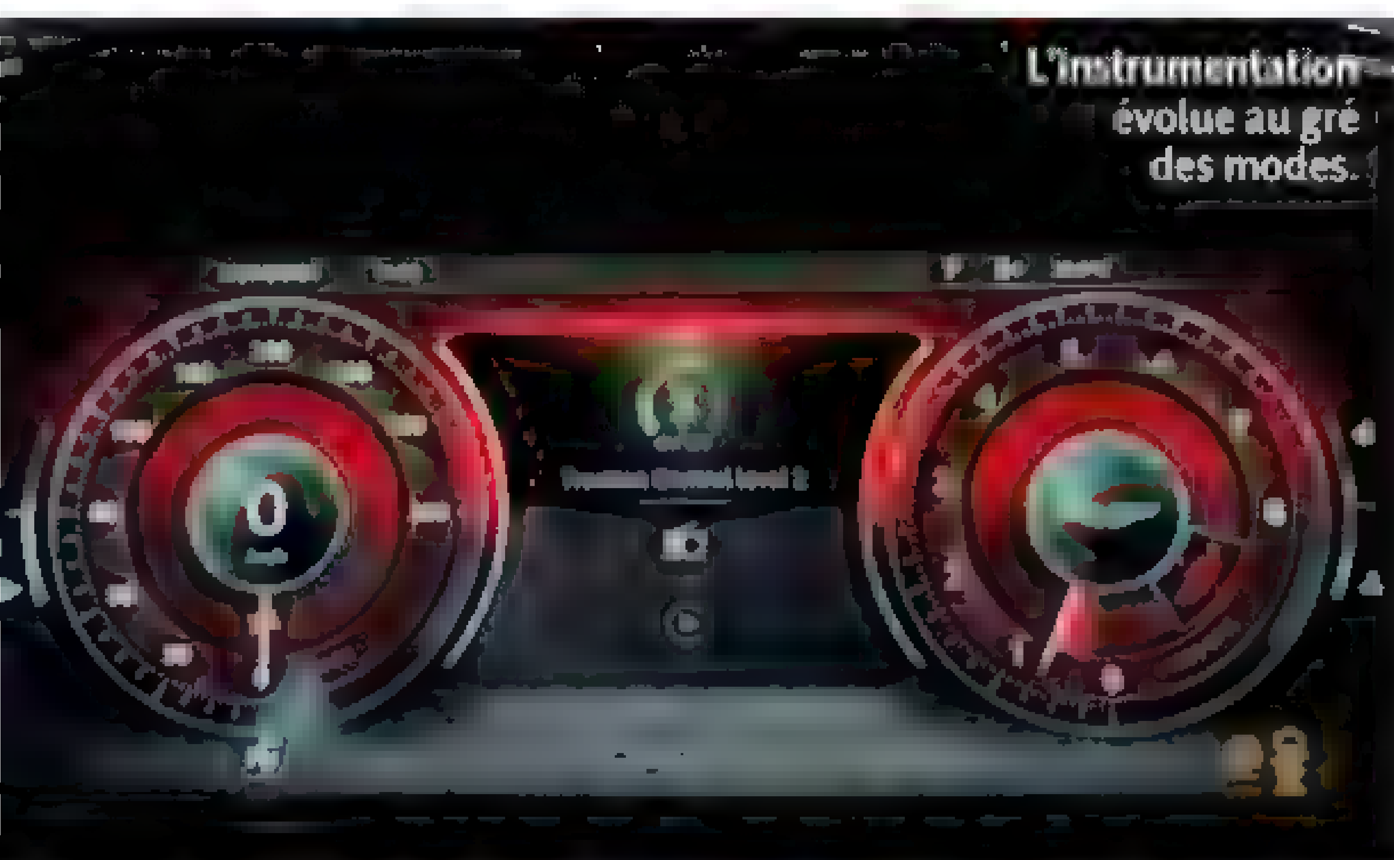
Alors que Aston Martin cherche toujours la stabilité financière, la Vantage devient beaucoup plus puissante et change de visage. Devenue un cas à part sur le marché des GT, elle se révèle comme une machine passionnante à vivre.

PAR CÉDRIC PINATEL PHOTOS D.R


VN56 AML
UK



La finition est de haut niveau et la technologie embarquée progresse.



L'instrumentation évolue au gré des modes.



L'interface digitale représente la plus grosse amélioration intérieure.







Quand la puissance augmente significativement sous le capot d'une Aston Martin Vantage, il ne s'agit pas forcément d'une bonne nouvelle. Souvenez-vous de la Vantage de 1993, une Virage au V8 poussé au point de devenir la GT la plus puissante de son ère. Sur le papier, cette 2+2 d'exception faisait forte impression face à la Ferrari 550 Maranello avec son moteur préparé avec l'aide des Americains Callaway à 558 puis 600 ch en variante V600 Le Mans. En réalité, il ne s'agissait que d'une péniche maladroite à la conception antédiluvienne bricolée avec les moyens du bord à une époque où la marque luttait contre la faillite, incapable de rivaliser avec les meilleures marques sur le terrain de la technologie et de l'efficacité dynamique.

La Vantage lancée en 2024 pourrait rappeler cette ère des Aston Martin décadentes. Reprenant l'architecture du modèle lancé en 2018, à l'époque où le constructeur cherchait à se réinventer, elle développe 665 ch au lieu des 510 ch de son prédécesseur. Elle n'inaugure aucune grosse innovation et conserve le même bloc de base, en revoyant le châssis. La marque anglaise enchaîne les changements de direction depuis quatre ans : Andy Palmer remercié en 2020, Tobias Moers venu d'AMG pour le remplacer et parti en 2022 puis Amedeo Felisa arrivé de chez Ferrari pour prendre sa succession et qui laissera la place prochainement à Adrian Hallmark de Bentley. Elle cherche toujours à devenir une entreprise pérenne. Cette stratégie évoquera donc de mauvais souvenirs aux connaisseurs de l'histoire tumultueuse de cette enseigne à l'image si spéciale.

Voilà pourquoi il y avait de quoi être dubitatif en arrivant à Séville pour essayer la Vantage 2024. Surtout après la déception du précédent modèle, qui n'apportait rien de transcendant par rapport à l'AMG GT qui utilisait le même cœur.

Changement de braquet

Comme nous avons déjà pu le constater avec la DB12, les metteurs au point changent de braquet. Certes, le V8 4 litres construit par AMG conserve les dimensions du bloc apparu sous le capot de la précédente Vantage et de la DB11. Après avoir été lourdement préparé pour le SUV DBX 707, il bénéficie de modifications profondes rendues possibles par une renégociation du contrat entre AMG et Aston Martin. Des arbres à cames aux soupapes en passant par les turbos, le moteur s'éloigne désormais du V8 AMG qu'on trouve toujours dans les AMG GT de seconde génération, GLE 63, GLS 63, G63, AMG GT Coupé 4 Portes et SL 63. Il revendique à la fois des performances supérieures et un caractère singulier.

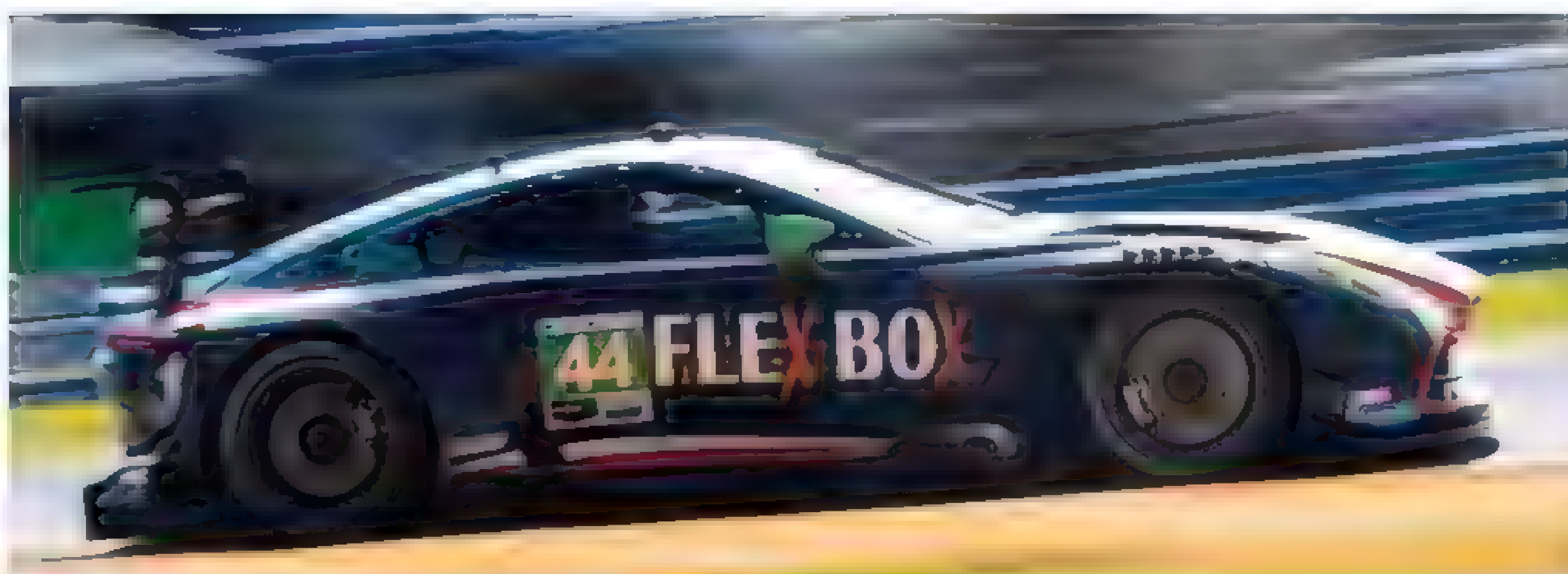
Proche de celui inauguré par la DB12 en 2023, l'ensemble moteur/boîte s'en distingue par la cartographie moteur et la gestion de la ZF à huit rapports. Le V8 revendique le même régime de puissance maxi, en la ramenant de 680 à 665 ch à 6000 tr/mn, et un couple identique de 800 Nm de 2750 à 6000 tr/mn. La Vantage hérite également de son différentiel piloté. Ces éléments mécaniques prennent place dans un châssis aux proportions identiques à celles de l'ancienne Vantage (même forme de la cellule ou de la partie arrière...), mais Gaydon revendique au total environ 80 % de nouvelles pièces. Les voies s'élargissent (+ 30 mm à l'arrière) et la structure est rigidifiée : nouveau tablier avant, + 29 % pour le berceau arrière. Niveau style, le cru 2024 préfère renouer avec les canons traditionnels d'Aston avec sa gueule béante évoquant la One-77

AU BOUT D'UNE VINGTAINE DE TOURS, ON SE SURPREND À TROUVER LA VANTAGE **AUSSI CONSTANTE ET SOLIDE**



Vantage GT3 & GT4

Après des débuts difficiles, l'ancienne Vantage avait réussi à remporter les 24 heures du Mans en catégorie GTE en 2020. Alors que cette catégorie vient de disparaître, le constructeur anglais profite du profond restylage de la Vantage routière pour améliorer ses déclinaisons de course. La GT4 s'adresse toujours aux gentlemen drivers et conserve 80 % des pièces de la version standard. Utilisant logiquement le même V8 biturbo 4 litres, elle revoit sa boîte auto ZF avec seulement six rapports au lieu de huit. Elle remplace aussi les Bilstein DTX par des amortisseurs Koni et sa puissance maximale reste sous les 500 ch, balance de performances oblige. Beaucoup moins proche du modèle routier, la GT3 ne vise rien de moins que la victoire aux 24 heures du Mans et dans le reste du championnat WEC. Elle change à la fois ses suspensions et son électronique de bord par rapport à l'ancienne mouture, qui n'a jamais réussi à s'imposer dans les courses les plus prestigieuses. Elle coûte 664 920 €.





La Vantage 2024 s'élargit de 30 mm.




Le V8 s'éloigne désormais davantage de celui de AMG



et ses ailes bodybuildées de 30 mm. L'intérieur marque aussi une rupture en intégrant une console proche de celle de la DB12 avec une interface numérique fonctionnant sous Linux. Pour ceux qui se souviennent du système obsolète des précédentes DB11 et Vantage, il s'agit d'une excellente nouvelle même s'il faut composer avec des commandes guère pratiques comme les boutons tactiles du volant issus de la banque d'organes Mercedes. Quant à la finition, elle excelle réellement avec des cuirs et autres éléments d'habillage au niveau des standards d'Aston Martin.

Il faut appuyer sur le gros bouton en cristal du bas de la console centrale pour démarrer le V8, dévoilant une tonalité rauque et hargneuse typique. D'emblée, la principale amélioration par rapport au modèle précédent saute aux yeux: le niveau de confort grâce aux nouveaux amortisseurs pilotés Bilstein DTX. Aston Martin annonce une amplitude de réglages « augmentée de 500 % ». La Vantage se repositionne ainsi parmi les GT les plus dociles à utiliser au quotidien, tout en se voulant plus radicale que la grande DB12. Mode « Sport » activé par défaut (la position la plus soft à côté de « Sport+ », « Track », « Individual » et « Wet »), le groupe motopropulseur limite les à-coups pendant les changements de rapports et les manœuvres, le V8 glougloute discrètement et la direction légère ne lit quasiment pas la route. On se fait moins secouer qu'avant et grâce au coffre à la contenance généreuse (346 l), voyager à bord d'une telle machine constitue une partie de plaisir.

Efficace et joueuse

Il faut tourner la molette centrale pour découvrir d'autres visages. Mode Sport+ ou Race activé, la Vantage devient moins agréable sur les routes bosselées autour de Séville, la faute à un filtrage devenant trop raide et à une direction parasitée par cette fermeté. Il suffit heureusement de relâcher individuellement la suspension (trois niveaux proposés) pour trouver le bon set-up dans ces conditions.

C'est le début d'une balade passionnante. En mode Sport+ et surtout Track, ce V8 révèle un caractère débordant et même singulier par rapport à l'ancienne mouture. Le volume sonore, certes augmenté de manière artificielle à bord, se situe à un niveau élevé et la tonalité rappelle davantage l'univers de la Corvette C7 Z06 que celui des Allemandes étoilées. Cette bande-son surprenante va de pair avec des accélérations étourdissantes, conformes aux prétentions de la fiche technique. L'autre bonne nouvelle est que cette puissance phénoménale passe bien au sol et que le millésime 2024 évite les ruades gênantes de son aînée. La suspension parvient enfin à encaisser les déformations de la chaussée sans faire clignoter l'antipatinage comme un sapin de Noël.

Mieux encore, l'Anglaise met en confiance au point de laisser jouer avec les réglages offerts. Une fois le mode Track activé, une pression longue sur le bouton de l'ESP permet de le couper et de faire apparaître une molette d'antipatinage dotée de huit positions permettant de choisir de façon précise le degré de glisse autorisée pour le train arrière. Compte tenu de la belle motricité, sa désactivation totale ne nuit en rien à la sérénité. Le V8 grondant dans les oreilles, on se régale à relever le rythme grâce à une boîte à la réactivité satisfaisante en mode manuel, à une direction assez tranchante (ratio passe de 13,1 à 12,8 : 1), à un train avant costaud et à une jolie sensation d'agilité malgré l'absence de roues arrière directrices jugées « *trop artificielles et aléatoires.* »

Ces belles impressions sur route se confirment-elles sur le circuit de Monteblanco ? Eh bien oui. Certes, la transmission ZF manque de réactivité au rétrogradage dans ces conditions et on ne retrouve pas le même

LA PUISSANCE PHÉNOMÉNALE PASSE BIEN AU SOL ET LE CRU 2024 ÉVITE **LES RUADES GÊNANTES DE SON AÎNÉE**





Confort et amortissement
Caractère moteur
Efficacité



Gestion de boîte en conduite extrême
Attaque de pédale de frein

degré de liberté qu'avec les meilleures boîtes à double embrayage du marché. L'attaque de pédale de frein paraît aussi un peu molle lorsqu'il faut sauter dessus à 269 km/h en bout de ligne droite, mais la puissance rassure. Les pneus, d'excellents Michelin Pilot Sport S 5 développés sur mesure, montent inévitablement en température après quatre ou cinq tours d'attaque mais on garde du grip. Les freins tiennent également le choc, en enchaînant des sessions de six tours entrecoupées de deux tours de refroidissement. Précisons d'ailleurs que le circuit de refroidissement est considérablement renforcé par rapport à l'ancienne Vantage et que les exemplaires testés possédaient les disques carbone/céramique optionnels (410 mm à l'avant).

Au bout d'une bonne vingtaine de tours, on se surprend à jauger la Vantage constante et solide. En Track, avec l'antipatinage totalement déconnecté, le train avant lâche prise sur les parties les plus sinueuses mais la voiture pivote facilement à l'accélérateur. Le différentiel actif, simplement recalibré par rapport à la DB12, fournit du vrai torque vectoring et l'auto paraît très stable lors des passages à haute vitesse. L'amélioration du chrono promet d'être énorme sur notre piste de référence à Magny-Cours, où l'aînée n'avait guère brillé. ■

VERDICT

ASTON MARTIN VANTAGE >>18



Nettement plus sportive qu'une AMG GT 63, confortable et polyvalente telle une authentique GT, la Vantage redevient une alternative intéressante face à l'armada concurrente. Ce cru 2024 marquant corrige quasiment tous les défauts de l'ancienne et ne ressemble à aucune de ses ennemies.

TECHNIQUE	
Moteur	V8, injection directe
Cylindrée (cm³)	3990
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	665 à 6000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	800 de 2750 à 6000
Régime maxi (tr/mn)	7000
Transmission	propulsion
Boîte	8, automatique
Différentiel autobloquant	arrière piloté
Pneumatiques	Michelin Pilot Sport S5 AM
Dimensions avant	275/35 ZR 21
Arrière	325/30 ZR 21
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés percés (410/360) carb./céram.
Étriers AV/AR (pistons)	fixes (6/4)
Poids annoncé (kg)	1605 (à sec)
Long.-larg.-haut. (mm)	4495 - 2010 - 1275
Empattement (mm)	2705
Voies avant/arrière (mm)	NC

PERFORMANCES	
Vitesse maxi (km/h)	325
De 0 à 100 km/h	3"5
Conso. moyenne (l/100 km)	12,1
Émissions CO2 (g/km)	274

BUDGET	
Prix de base (€)	199 663
Malus 2024(€)	60 000





POTION MAGIQUE ?

Le sorcier AMG fournit à Lotus une potion à quatre cylindres de 365 ch. Cette version n'enterre pas la V6 de 405 ch et devient un complément tout aussi attachant associé d'office à une boîte à double embrayage. Nous l'avons testée chez elle, à Hethel, sur piste et sur les routes du comté de Norfolk.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS D.R

Étant donné le guidonnage, il vaut mieux bien tenir le volant.

SAVAMMENT DOSÉS, LES BRUITS DE SURALIMENTATION

La sortie d'une déclinaison quatre cylindres laisse songeur. Non pas en raison de cette architecture moteur, utilisée par Lotus depuis ses débuts, mais de la cannibalisation avec le V6 à compresseur (405 ch). N'ayez crainte, les deux propositions subsistent et sont assemblées au sein de la récente usine Chapman. En plein lancement international, la 2.0 baptisée « First Edition » (V6 First Edition pour sa sœur en 2022) a la priorité. Mais certains marchés sont friands du V6 et de la boîte manuelle, comme les États-Unis. L'usine fonctionne à plein tube et environ 130 Emira sont assemblées chaque semaine, puis stockées tout autour en étant emballées de la tête aux pieds telle une œuvre de Christo. La visite des lieux, toujours instructive, permet d'admirer le nouveau berceau arrière en alu supportant le 4 cylindres central et produit à Norwich aux côtés de la baignoire collée/rivetée, du faux châssis avant et du réservoir. Il est allégé de 12 kg et repose sur une suspension inédite : triangles, barre antiroulis au matériau différent, amortisseurs Bilstein et ressorts Eibach. Installé transversalement, en positionnant le gros turbo soufflant jusqu'à 2,1 bars sur l'arrière, le bloc provient de chez Mercedes-AMG et dispose d'une admission, d'un échappement et d'une cartographie spécifiques. Le travail n'est pas aussi poussé qu'avec le fade V6 Toyota, étant donné le rendement record de ce 2 litres au CV prestigieux : bi-injection, turbo Borg Warner à double entrée montés sur roulements à billes, injecteurs piézoélectriques, distribution variable…

Graine de champion

Ces caractéristiques ont de quoi faire rougir le V6, lui aussi assagi pour le moment. Pour respecter la hiérarchie, Lotus bride le 2 litres à 365 ch et 430 Nm, contre 405 ch et 420 Nm pour le 3,5 litres. On ne retrouve pas le côté exubérant des Classe A/CLA/GLA 45 S. Ce quatre cylindres masse vigoureusement à 3000 tr/mn puis s'emporte en lissant le côté hargneux étonnant de la version 421 ch. Rien se sert d'ailleurs d'aller chercher les 7200 tr/mn, au risque de cogner le limiteur et de perdre du temps. En clair, par rapport au V6, il a plus de répondant à bas régimes et apprécie moins la grimpette, tout en le rejoignant sur sa manière de lisser les montées en régime et de contenir les décibels. Les préparateurs vont se régaler ! Si les grognements extérieurs laissent sur leur faim malgré l'échappement actif, la bande-son intérieure titille davantage les tympans en misant sur des bruits de suralimentation savamment dosés en réduisant l'insonorisation côté conducteur : souffle du turbo ou chuintement de la soupape de décharge. Le mode Tour plonge ainsi dans cette ambiance rallystique (sans exubérance) alors que le Sport et le Track proposent un mix admission/échappement amplifié par les haut-parleurs… Quitte à devenir un brin artificiel en Track. Au moins, les deux occupants sont rassasiés ! En se retournant, ils ne peuvent plus admirer l'actionneur de papillon des gaz. Le 2 litres est camouflé sous un cache plastique banal... Sans doute nécessaire à la protection thermique.

Comme chez Mercedes-AMG, cette mécanique est couplée d'office à une boîte 8 à double embrayage. Inédit chez Lotus ! Jamais des rapports ne se sont égrainés aussi vite. En Drive Tour, elle mise sur la douceur. En relevant le rythme, les modes sportifs ajoutent un léger surcouple au bénéfice des sensations, mais rétrogradent tardivement et sans hargne. En prenant les commandes, on parvient à ses fins en Track, à condition de retarder les rétrogradages. Le temps de réaction des commandes déçoit. Le conducteur a le choix entre de petites palettes solidaires du volant ou un drôle de levier qui s'agite latéralement en manuel. Pire, dans les manœuvres, le passage séquentiel de la marche arrière vers le Drive n'a rien d'instinctif. Bref, la praticité et la gestion méritent d'être peaufinées. La DCT posséderait une fonction départ canon que nous n'avons pas réussi à enclencher en




Ce joli levier présente un maniement étrange.





Des semi-slicks sont disponibles en option sur cette First Edition.

TITILLENT LES TYMPANS DU CONDUCTEUR

Emira GT4

Même si elle n'évolue pas en GT4 français et européen, l'Emira court bel et bien depuis l'an passé en British GT via des teams privés. Pour affronter l'incontournable balance de performances, elle s'équipe non pas du quatre cylindres turbo, mais du V6 à compresseur remanié allant jusqu'à 460 ch et 500 Nm : carter sec, compresseur, bielles et pistons spécifiques. Le kit aéro lui permet de maximiser l'appui. Totalement vidée, cette Emira dispose d'une baignoire alu renforcée et revendique 1 360 kg. L'ABS devient réglable. La boîte est désormais séquentielle et les amortisseurs à deux voies s'ajustent (Öhlins). Nous avons pu l'approcher et même embarquer côté passager. La boîte X-trac semble rétive au démarrage, puis le V6 pète la forme et le fait savoir. Le grip issu des semi-slicks est aussi bluffant que le freinage et la raideur de la suspension génère du piochage en courbe. L'extrapolation GT4 semble facile d'accès et nous rêverions de la chronométrer à Magny-Cours. Elle démarre à 179 000 £ hors taxes.





+
Feeling pur
Comportement neutre
Performances
Prestance

-
Prix/malus
Guidonnage
Levier de vitesse



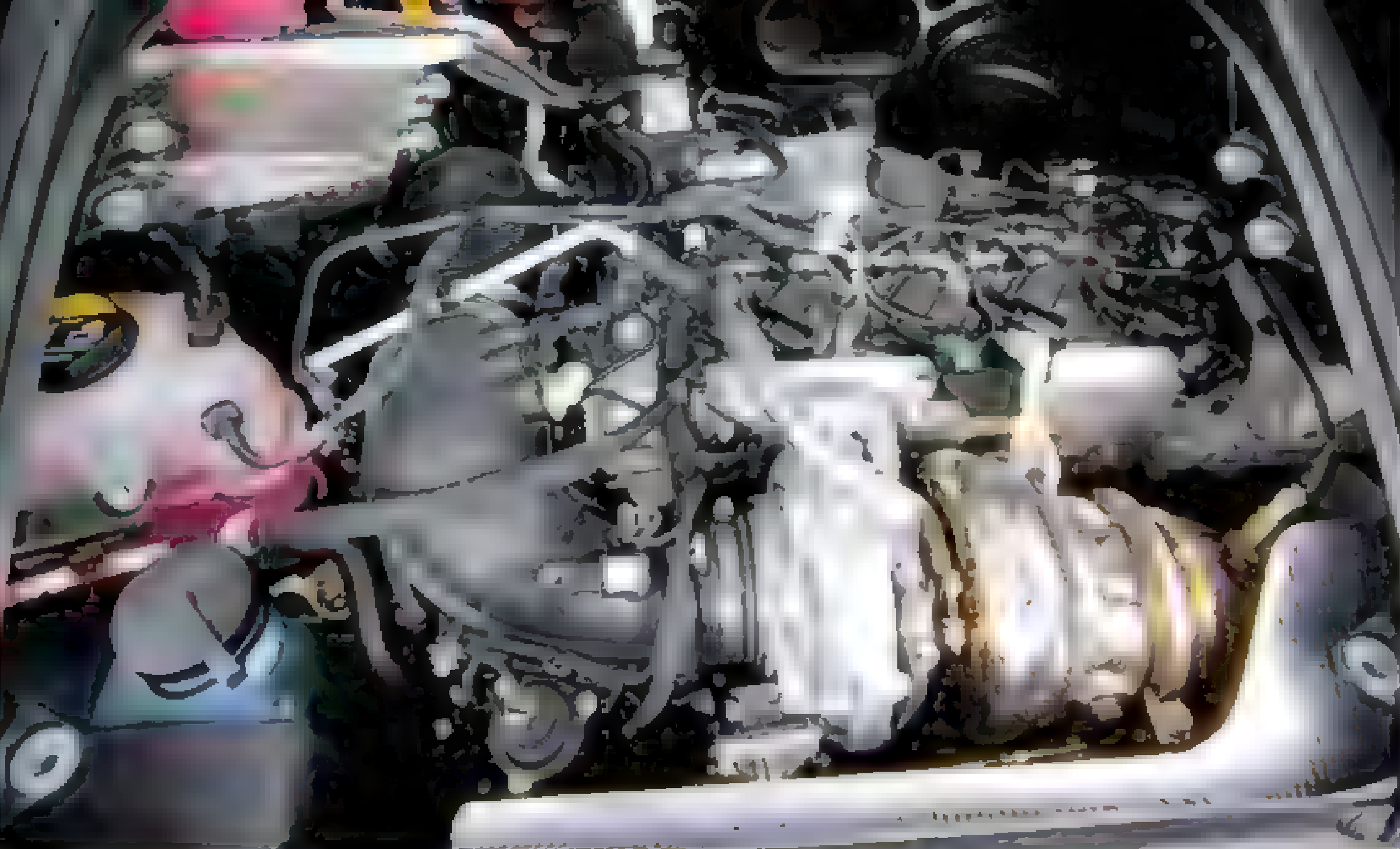
SUR LE CIRCUIT DE HETHEL, LA V6 LA DEVANCERAIT DE

respectant la procédure classique: Track, freins/gaz, décollage. En se contentant d'un démarrage vers 2000 tr/min, l'Emira marche déjà fort et les mises en vitesse s'éloigneraient peu de celles de la V6: + 0"3 annoncés de 0 à 100 km/ (4"6). Précisons que seuls 30 ch et une cinquantaine de kilos les séparent. La différence serait plus marquée en vitesse maxi, avec 275 km/h contre 290 km/h. Et sur un temps au tour, est-ce que la benjamine bouscule la hiérarchie en faisant valoir son couple supérieur et sa « légèreté »? Les guillemets s'imposent en mémoire de Colin Chapman, puisque la masse s'élèverait tout de même à 1446 kg.

Quatre cylindres ou pas, l'Emira possède un gabarit de Cayman et non d'A110. Comme cette dernière, elle s'éloigne de la catégorie GT en raison d'une moindre insonorisation et ajoute une tendance à copier les défauts de la chaussée, plus marquée qu'avec la V6. Notre modèle d'essai combine des Goodyear Eagle F1 Supersport dédiés (marquage LTS) à une suspension Sport raidissant les ressorts de 10 % et augmentant la vitesse d'exécution des amortisseurs de 40 %. On retrouve un set-up proche de la V6 avec des mouvements de caisse favorisant la progressivité et un filtrage ferme à basse vitesse. Sauf que, cette fois, cette raideur persiste en relevant le rythme et secoue davantage les occupants, installés confortablement dans les baquets au maintien latéral insuffisant. Ils profitent d'un habitacle identique à celui de la grande sœur: épuré, flatteur en termes de matériaux et digitalisé sans exagération. Précisons que l'Emira est épargnée par le General Safety Regulation 2 (en vigueur en juillet) car elle est homologuée en petite série pour l'Europe. Sur le réseau secondaire anglais, le conducteur prend rapidement conscience de la carrure musclée de ce coupé et du louvoiement. Lotus adopte une nouvelle direction à l'assistance fort heureusement hydraulique pour conserver un feeling pur. Elle inaugure toutefois une pompe à débit variable pour diminuer la consommation. Il en ressort une connexion sans filtre qui épouse les défauts de la chaussée et une sensibilité accrue qui surprend au premier virage. C'est sûr, on ne s'ennuie jamais au volant et les amateurs de la marque ne seront pas dépaysés. Tout au long de notre parcours routier, cette Emira a mis en avant un équilibre relativement neutre.

Neutralité

Pour aller plus loin, Lotus propose une halte sur son circuit de développement maison, où les animaux n'ont même plus peur de la faune locale à quatre roues… Alors qu'une GT4 tourne à pleine balle (voir encadré) et qu'une Evija drifte sur un cercle d'évolution! On se frotte les mains, jusqu'à ce qu'un instructeur s'installe sur le siège de droite et dicte la bonne conduite de virage en virage… Et de tour en tour. Il n'accepte de basculer en Track que lors des deux derniers tours, alors que ce mode agit sur les aides, la réponse à l'accélérateur, l'échappement actif et les passages de rapports. Pas grave, nous aurons notre revanche à Magny-Cours avec des semi-slicks Michelin. Étant donné la météo incertaine, Lotus ne prend aucun risque et opte pour les Goodyear. D'emblée, l'Emira 2.0 se démarque par sa facilité de prise en mains. L'ajout d'une chicane dans la ligne droite permet de constater l'efficacité des freins AP Racing (identiques à ceux de la V6), constante au fil des tours malgré un léger voilage des disques. En adoptant une conduite académique, voulue par notre cher voisin, l'Emira 2.0 met en avant son déhanché neutre et ne réclame pas de freinage dégressif pour charger l'avant supportant seulement 38 % de la masse. En la bousculant davantage, l'avant finit par lâcher prise (sans excès) et l'arrière a plus de mal à pivoter par rapport à la V6. Il consent à remuer légèrement à l'aide des gaz. La V6 n'aime pas la glisse. La petite sœur encore moins, d'autant qu'elle fait l'impasse sur l'autobloquant et se contente d'un ersatz électronique freinant l'une des roues. Entre la boîte manuelle, la sonorité, l'ambiance





Sous ce cache banal prend place le 2 litres turbo de 365 ch.


Le maintien de ces confortables baquets se révèle insuffisant.



0''2, AU PRIX D'UNE BATAILLE AU VOLANT PLUS INTENSE

avec l'actionneur du papillon au-dessus du moteur, l'autobloquant et les meilleures performances annoncées, la V6 conserve donc quelques avantages qu'il faut avoir en tête au moment de signer le chèque. Son montant reste trop proche entre les deux versions: environ 100 000 €, auquel il faut ajouter le malus de 60 000 € bien que la 2.0 émette seulement 208 g CO2/km. L'A110 est imbattable sur ce point, comme en matière de dynamisme et de fun. Mais le toucher de route, le grip obtenu avec les Cup 2 et ses temps au tour pourraient nous surprendre. Sur le tracé de Hethel, la 3,5 litres garderait une courte longueur d'avance sur la 2 litres (-0"2), au prix d'une bataille au volant plus intense. Nous avons hâte de le vérifier à Magny-Cours!

Survie électrique

Pour clore en beauté notre visite, Lotus convie la presse au sein de son musée regorgeant de trésors et abritant un atelier en pleine effervescence en vue du grand prix historique de Monaco. William, le responsable des lieux, nous régale en multipliant les anecdotes sur chacune des monoplaces, comme le premier aileron extrapolé d'une pale d'hélicoptère sur la Type 49, détesté au départ par Chapman, ou la première coque carbone utilisée en F1 (Type 88) qui aurait été fabriquée en interne quelques semaines avant celle de McLaren. On y passerait la nuit entière, mais notre navette retour - un SUV électrique Eletre S - nous attend et rappelle que l'avenir de Lotus ainsi que sa survie passe par l'électrique. À ce sujet, les livraisons du projet « vitrine » Evija de 2000 ch ont débuté et les commandes d'Eletre/ Emeya se porteraient bien. Le constructeur garde évidemment à cœur le thermique et répète qu'il produira l'Emira aussi longtemps que les normes le lui permettront.

VERDICT

EMIRA FIRST EDITION 17



La potion AMG ne rend pas l'Emira magique, mais crée une alternative pleine de peps et de charisme: feeling, guidonnage, bruits de suralimentation. Comme la V6, il ne faut pas la percevoir comme une GT polyvalente, mais comme une authentique sportive vivante et attachante. Pour parfaire le tableau, il lui manque du caractère moteur dans les tours, une boîte plus engageante, un différentiel actif et un équilibre plus joueur. Ce n'est qu'un début et nous avons hâte de déguster les futures évolutions.

TECHNIQUE

Moteur	4 en ligne
Cylindrée (cm³)	1991
Suralimentation	1 turbo (2,1 bar maxi)
Puissance maxi (ch à tr/mn)	365 à 6600
Couple maxi (mkg à tr/mn)	430 de 3000 à 5500
Régime maxi (tr/mn)	7200
Transmission	propulsion
Boîte	8, double embrayage
Différentiel autobloquant	non
Pneumatiques	Goodyear Eagle F1 Sup.
Dimensions avant/arrière	245/35 & 295/30 ZR 20
Direction (assistance)	crémaillère (hydraulique)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés (370/350)
Étriers AV/AR (pistons)	fixes(4/4) AP Racing
Poids annoncé (kg)	1446
Long.-larg.-haut. (mm)	4413- 1896 - 1225
Empattement (mm)	2570
Voies av/ar (mm)	1624 / 1610

PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	275
De 0 à 100 km/h	4"4
Conso. moyenne (l/100 km)	9,2
Émissions CO2 (g/km)	208

BUDGET

Prix de base/modèle testé (€)	96 815 / 105 845
Malus 2024 (€)	60 000

INTEMPORELLE

Aston a renouvelé la lignée DB avec succès. La Volante, qui devrait attirer la moitié des acheteurs de DB12, devient sans conteste la plus attirante des versions, en augmentant les décibels et la polyvalence.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS D.R.







Le V8 biturbo s'énerve et délivre 680 ch désormais !



La Volante conserve deux places arrière de secours et un aileron mobile.





L'habitacle fleure toujours aussi bon le cuir.



Les boutons [illegible] de la résistance. Et c'est tant mieux !



Sans s'élever au niveau des meilleures GT, le feeling de direction séduit.

LE V8 BITURBO PÈTE LA FORME ET LE FAIT SAVOIR EN GRONDANT GÉNÉREUSEMENT





La pureté du profil laisse sans voix.



Lors des essais du coupé DB12 l'an dernier, Gaydon a surpris la presse internationale en concoctant une réelle évolution de la DB11 et non une simple opération de chirurgie plastique. Le constructeur confirme son ambition en matière de dynamisme et de performances en soignant sa déclinaison iconique : le cabriolet. En total déclin, cette manière hédoniste de déguster l'automobile fait de la résistance au royaume des GT. Les cabriolets 2+2 à moteur V8 se comptent sur les doigts d'une main : M8 Competition Cabriolet, Roma Spider (2+), SL 63, Continental GTC hybride à venir… Et la Mustang GT Cabriolet traversera cet été l'Atlantique. En ajoutant les facteurs ultraluxe et exclusivité, il ne reste que la Roma Spider, sortie l'an dernier, et la Continental que nous venons de découvrir (voir p48).

À l'anglaise

À la surprise générale, ces premiers essais se déroulent en Forêt Noire allemande et la température a du mal à grimper (maxi 8°) en ce mois d'avril, comme celle des excellentes gommes Michelin Pilot Sport S 5 sur mesure (et non 5 S). Qu'importe, il suffit d'un peu de chauffage (habitacle et siège) et de relever les vitres… À l'anglaise ! Adieu l'épaisse capote (8 couches !) qui se replie en une quinzaine de secondes jusqu'à 50 km/h et qui réduit la taille du coffre. Place au bol d'air maîtrisé jusqu'à 110 km/h en installant le saute vent sur les places arrière. La DB12 se déshabille évidemment avec grâce, en transformant par exemple la contrainte des arceaux anti-retournement en élément de design formant un double bossage. De profil, on remarque la partie arrière surélevée qui s'achève sur les feux boomerang typiques. L'aileron amovible est toujours de la partie, comme les portes en semi-élytre. Cette Volante a une sacrée prestance et aimante les regards allemands. Le superbe bleu clair de cet exemplaire en ajoute une louche et s'associe à un intérieur clair agrémenté de bois exotique. La grande classe, qui fleure bon le cuir comme toujours.

Aston ne sombre pas aveuglément dans le digital et conserve un maximum de commandes analogiques : ventilation, réglages dynamiques, capote… Merci ! Certains trouveront cette démarche old school. D'autres rétorqueront que cela relève du bon sens. Les occupants se sentent minuscules face à l'immensité du capot avant et sont davantage éblouis par le matelassage des sièges que par leur maintien. L'élément crucial trône au centre de la console ; la molette servant de démarreur et d'ajustement des modes de conduites. Du GT au Sport+ en passant par Sport et Individual, le cabriolet offre autant de réglages que le coupé avec qui il partage la coque alu. Et les renforts alors ? Il y aurait peu d'ajouts selon Aston qui a développé les deux carrosseries en même temps. Les 111 kg les séparant proviendraient donc essentiellement du mécanisme de capote et du dispositif anti-retournement. Ils alourdissent ainsi l'arrière qui recueille 53 % de la masse (contre 52 % pour le coupé) et bénéficie de ressorts raffermis de 10 %. Le set-up des amortisseurs pilotés Bilstein, lui, ne bouge pas d'un iota, tout comme celui des aides électroniques. Il en résulte une structure très rigide qui travaille peu sur le bosselé et qui donne envie d'attaquer sans ménagement.

300 km/h sans forcer !

Ça tombe bien, le parcours d'une centaine de kilomètres traversant la Forêt Noire devrait nous rassasier. Bon, il ne faut pas s'attendre à chasser les épingles, mais cela suffit à cerner les capacités de cette super GT. De prime abord, pour ceux qui ne connaissent pas le coupé, la DB12 épate par son punch. Le 4 litres biturbo pète la forme et le fait savoir en grondant généreusement, voire en pétaradant au lever de pied. Il colle une droite à 3000 tr/mn avec ses 800 Nm de couple puis délivre jusqu'à 680 ch à 6000 tr/mn sans anéantir les pneus arrière. Aston sort l'artillerie et ne s'est pas contenté de greffer de gros turbos. Il revoit le refroidissement, le taux de compression et la distribution. Cela saute aux yeux, à la nuque et aux oreilles.

Le remix entre grognements caractéristiques et échappement pétaradant, amplifié via les haut-parleurs, devient plus naturel en tombant le haut grâce à la connexion avec l'échappement. Les bruits de suralimentation se font discrets et l'on retrouve à faible allure un feulement gratifiant. Les occupants profitent de montées en régime spectaculaires



LES MAUVAISES LANGUES VONT ÊTRE DÉÇUES, JAMAIS UNE DB N'A EU AUTANT DE GRIP !

\+
- Équilibre
- Sonorité
- Perfs
- Ligne intemporelle
- Confort

\-
- Mordant des freins
- Suspension aux limites
- Petit coffre

jusqu'à 7 000 tr/mn… Par gourmandise, ils en réclament encore à haut régime. Les mauvaises langues vont être déçues, cette généreuse cavalerie passe bien au sol et jamais une DB n'a eu autant de grip.

Le travail sur le châssis et la suspension porte ses fruits. Il est épaulé de la plus belle des manières par le différentiel piloté et les gommes Michelin magiques proches d'un semi-slick, qui ont du mal à chauffer dans ces conditions (35° maxi)… Malgré la forte sollicitation, dont une accélération sur les autobahns s'achevant à plus de 300 km/h. Le 0 à 100 km/h annoncé en 3"7 (+0"1 vs coupé) semble réaliste, malgré un décollage mollasson à 3 000 tr/mn en raison de la gestion de boîte, comme vous pouvez le constater sur notre chaîne YouTube. Rappelons que la boîte rejetée à l'arrière ne cache pas un double embrayage, contrairement à l'ex-AMG GT, mais un convertisseur à 8 rapports et un pont raccourci. Cette ZF fait le job et la gestion se révèle suffisamment pertinente en conduite musclée. Si l'on prolonge l'accélération, le cab' capoté s'envole facilement au-delà des 300 km/h et les 325 km/h annoncés paraissent crédibles. À cette allure, seul le freinage laisse dubitatif… Non pas par manque de stabilité, mais de mordant. Notre modèle d'essai pourtant équipé du système carbone/céramique optionnel (-27 kg) semble avoir souffert. Nous n'avions pas ressenti cela à bord du coupé.

Bonnes manières

Cela n'empêche pas de rentrer fort dans les courbes et de profiter de l'atout le plus évident de ce cabriolet : son équilibre, grâce à une belle répartition des masses (47/53 %). Le conducteur peut compter sur un train avant solide, qui sous-vire peu à la limite et se retrouve rapidement secondé par du survirage. L'ESP peut être repoussé (Track) ou déconnecté tout en réglant l'antipatinage sur 10 niveaux via la molette centrale. Sans doute en raison de conditions fraîches, la bascule s'opère ici avec davantage de progressivité par rapport au coupé testé l'an dernier et le cabriolet pivote ici plus facilement en conservant les freins. Une fois en appui, on retrouve toutefois un peu de piochages et un manque de constance probablement dû à l'association entre le fort grip des Michelin et les réglages perfectibles de la suspension. Mais cela se produit à un niveau d'engagement élevé que peu de clients oseront expérimenter. Ils apprécieront surtout le toucher de route jamais radical et généreux en retour d'informations.

Vous l'aurez compris, on passe un agréable moment sur la planète DB, savoureux et bien plus efficace qu'escompté. Ce cabriolet fait office de valeur refuge dans un univers automobile en pleine mutation. ■

VERDICT

ASTON DB12 VOLANTE »16



La Volante représente la meilleure manière de vivre l'expérience DB12. Il n'est plus question de noble V12, mais le V8 biturbo gronde fort et de manière plus naturelle sans couvre-chef. Le niveau de rigidité reste proche du coupé et l'équilibre étonne tout autant, comme les mises en vitesse et la ligne intemporelle. La suspension s'avère perfectible lors des gros appuis, mais le cab' mérite un point de plus que le coupé pour sa polyvalence accrue et pour sa voix.

TECHNIQUE

Moteur	V8 biturbo
Cylindrée (cm3)	3982
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	680 à 6000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	800 de 2750 à 6000
Régime maxi (tr/mn)	7000
Transmission	propulsion
Boîte	8, automatique
Différentiel autobloquant	électronique
Pneumatiques avant/arrière	Michelin Pilot Sport S 5 AML 275/35 & 325/30 ZR 21
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Freins AV/AR (⌀ en mm)	Disques ventilés percés (410/360) carb./céram.
Étriers AV/AR (pistons)	fixes (6/4)
Poids annoncé (kg)	1 898
Poids/puissance (kg/ch)	2,8
Long.-larg.-haut. (mm)	4725 - 2060 - 1295
Empattement (mm)	2805
Voies Av/Ar (mm)	N.C.

PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	325
De 0 à 100 km/h	3"7
Conso. moyenne (l/100 km)	12,2
Émissions CO2 (g/km)	276

BUDGET

Prix de base (€)	245 000
Malus 2024 (€)	60 000



CARROSSERIE HERVE

Réparation | Restauration | Personnalisation

TESLA APPROVED BODY SHOP
Reparateur Carrosserie Officiel Tesla

TAILORED FOR YOU

PROGRAMME DE PERSONNALISATION SUR MESURE

On étudie vos attentes, vos goûts et vos désirs particuliers pour configurer votre véhicule.
Unique, comme vous.

CARROSSERIE HERVE
Parc d'activités de Fontvieille Lot D6 13190 **ALLAUCH**
+33 (0)4 91 05 87 60 | contact@carrosserieherve.com
carrosserieherve.com









Bright Car Cover

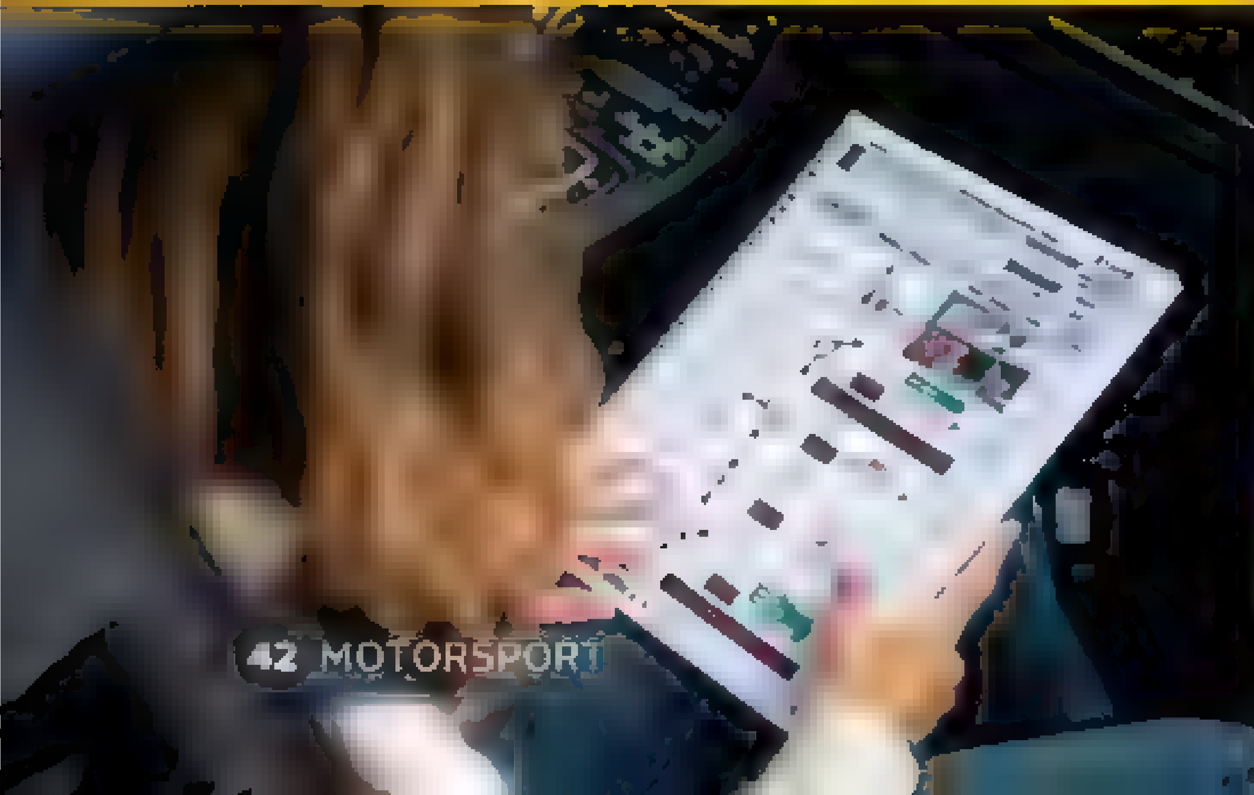
Protège | Répare | Rénove | Recolore

SunTek
PAINT PROTECTION FILM
COLOURLOCK

TRAITEMENTS CARROSSERIE & CUIRS SUR MESURE

Découpe numérique de film protecteur PPF (Mât/Brillant/Teinté)
Nettoyage cryogénique | Lustrage
Réparation de cuir (centre agréé Colourlock)
Rénovation | Recoloration

BRIGHT CAR COVER
Parc d'activités de Fontvieille Lot D123 13190 **ALLAUCH**
+33 (0)6 27 34 33 46 | contact@brightcarcover.com
brightcarcover.com







TOURNÉE D'ADIEU

Le cœur du W12 a cessé de battre en avril, après 22 ans de règne sur les motorisations du groupe Volkswagen. Nous avons voulu lui rendre hommage au volant d'une Continental GTC Speed, en participant à un évènement pas comme les autres : le Millesim GT Tour.

JULIEN DIEZ JORIS CLERC









MILLESIM GT TOUR 2024

- **4 jours,** entre Alès et Perpignan
- **1200 km,** dont 250 km de spéciales
- **Environ 40** équipages
- **15 épreuves** de régularité sous licence FFSA
- **Ouvert aux GT** actuelles et anciennes
- **Tarif: 7920 €** avec logement, restauration et assistance, hors carburant



LE W12 GARDE UN FLEGME SO BRITISH, TOUT EN

250 km de spéciales fermées ! Aucun autre rallye touristique mêlant sportives modernes et anciennes ne propose une telle opportunité en France. Le concept porté par Alexandre et Patrick Guidoux a quitté l'île de beauté, où il est né sous la forme des 10 000 virages en lien avec la FFSA il y a une dizaine d'années, pour les Alpes puis le sud de la France en visant les Pyrénées au départ d'Alès. Le Pôle Mécanique accueille la quarantaine de concurrents sous la pluie, non pas pour une épreuve de régularité mais en guise d'échauffement. Au milieu de cette horde de Porsche, Alpine et Ferrari plus ou moins chaussées en semi-slicks, notre Anglaise ne passe pas inaperçue. Il existe pourtant plus extravagant du côté des mamies inscrites, comme une Viper GTS ou une Mustang Shelby GT 350 au ronflement effrayant. Face à un tel spectacle, la Continental GTC ne peut résister et part découvrir ce tracé vallonné. Oui, elle pèse près de 2,5 tonnes avec le conducteur. Oui, elle n'a rien à faire sur un circuit. Mais elle possède quatre roues motrices, de bons Pirelli PZero sur mesure et une plateforme partagée avec la Panamera lui donnant accès aux roues arrière directrices, à la suspension pneumatique, au différentiel piloté. De quoi en surprendre plus d'un, que ce soit par la force de cette mécanique hors normes, le grip ou la manière de valser. Le couple camionnesque passe au sol à la réaccélération, mais il est possible de faire glisser la lady en la plaçant aux freins puis en retardant un maximum la remise des gaz. La masse reste gérable et bien gérée, comme les reprises de grip. La direction à assistance variable ne filtre pas à outrance les remontées d'informations et la consistance varie selon les modes : Comfort, Sport et intermédiaire Bentley (préférable). Bref, notre balade hors du commun s'annonce sous les meilleurs auspices.

[illegible]

Malgré les conditions ultra-glissantes, les participants n'ont pas salué les bacs à gravier et tout s'est passé sans encombre, à l'exception de la Porsche 944 de Lionel victime d'une fuite rapidement colmatée par l'assistance officielle. Accompagnée d'un camion dédié aux pneumatiques, cette assistance disponible du matin au soir est capable de réparer tous les petits tracas et même de fabriquer des courroies. Elle facilite la vie des participants qui ne se soucient pas, non plus, de leurs bagages ni des repas ou de l'hébergement (haut de gamme inclus). Ils doivent seulement s'occuper du carburant et suivre le précieux roadbook. Pour les néophytes, Patrick Guidoux explique son fonctionnement et le déroulé des épreuves de régularité (deux moyennes au choix) lors d'un briefing inaugural : *« Surtout, éviter de surconduire, si le paysage défile trop vite, c'est que la sortie n'ait pas loin. »* En coulisses, près d'une centaine de personnes travaillent sur l'évènement ! Le départ est donné et les concurrents s'élancent tour à tour depuis l'entrée du pôle. Pour calmer les ardeurs et pérenniser ce type d'évènement, chaque équipage embarque un tracker pour surveiller les excès de vitesse pouvant mener à une exclusion du rallye.

Après avoir longé le Gardon et salué Alès, la route se met à serpenter. Le W12 se dégourdit les pistons, sans jamais forcer alors que les occupants sont incrustés au fond des sièges matelassés, à la fois superbes et offrant un excellent maintien (réglable). Il faut dire que le joyau trônant sous le capot délivre la bagatelle de 900 Nm maxi de 1 500 à 5 000 tr/mn, puis 659 ch de 5 000 à 6 000 tr/mn. Sachant que le rupteur se situe à 6 250 tr/mn, difficile d'obtenir un moteur plus plein ! Positionné quasiment en porte-à-faux avant, il empoigne dès 2 000 tr/mn et l'intensité de la poussée ne faiblit jamais au fil des rapports. Toujours aussi épatant. Rien ne sert de le brusquer, le 6 litres garde un flegme so british, tout en remettant à sa place bon nombre de sportives. Capote repliée, la sonorité métallique reste feutrée. En tombant le haut, la lady se dévergonde et laisse échapper des bruits de suralimentation (souffle) qui s'accompagnent d'un fond d'échappement en Sport, jamais ronflant ni





Avant le départ, Patrick et Alexandre Guidoux prodiguent les bons conseils.



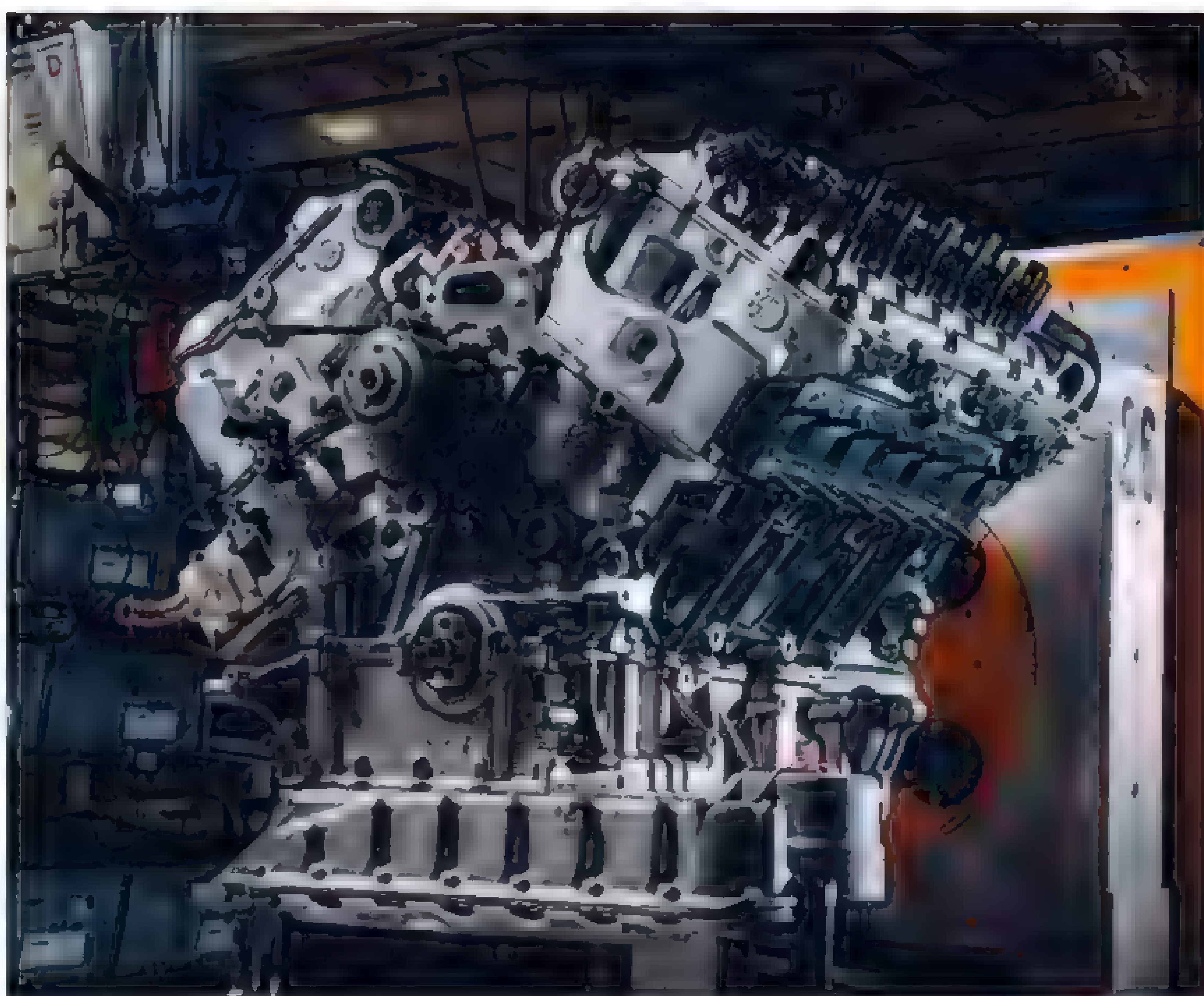


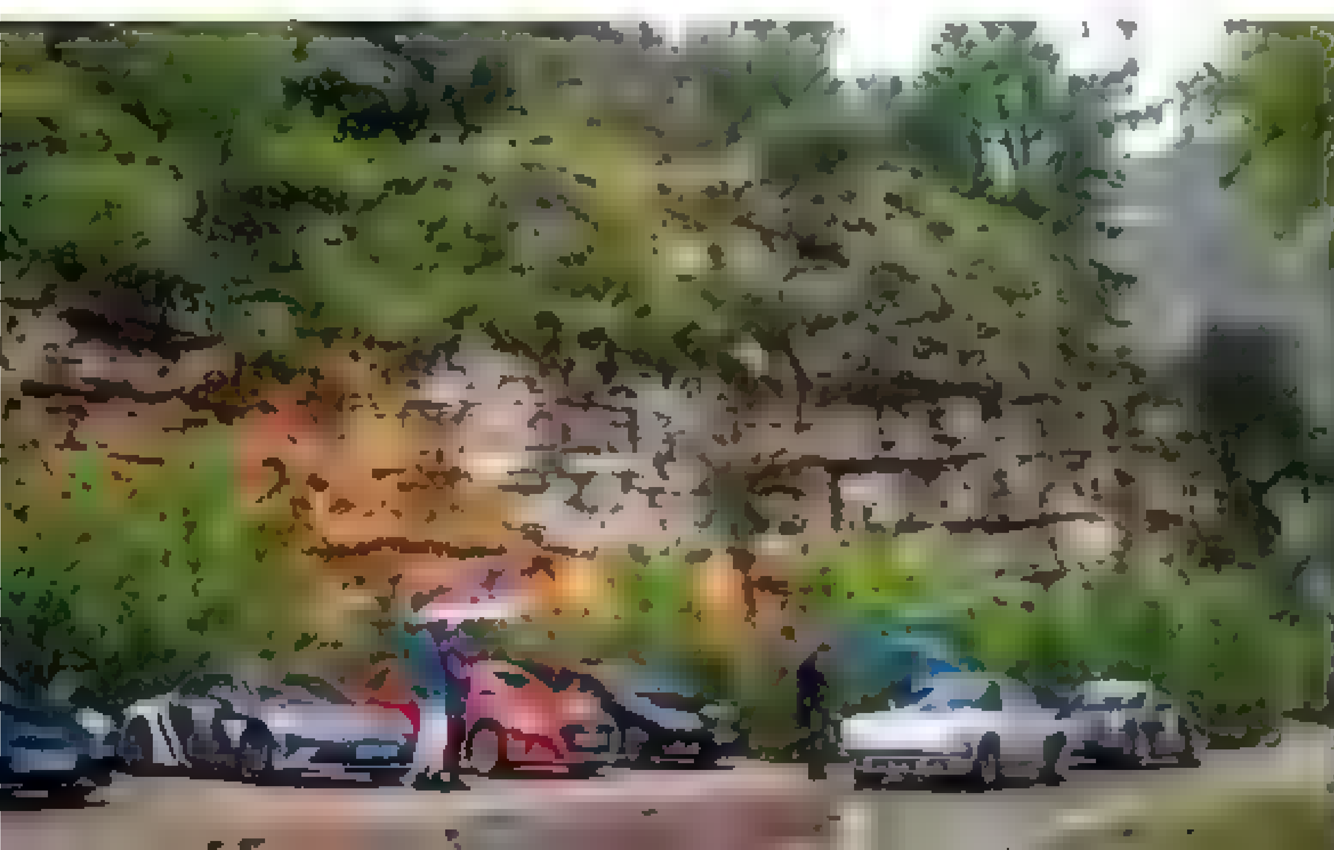
Pour les spéciales, le port du casque et l'extincteur sont obligatoires.

REMETTANT À SA PLACE BON NOMBRE DE SPORTIVES

Evolution W12

Cette architecture inédite est née à la fin des années 90 et émane de Ferdinand Piech, qui envisageait la production d'une supercar Volkswagen. L'assemblage de trois quatre cylindres (2 en V, 1 au milieu) a un temps été envisagé, avant de se tourner vers la réunion de deux VR6, ces V6 à angle très fermé (15°) dans le but de réduire le volume de 24 % par rapport à un V12. Un concept W12 voit le jour en 1997 (420 ch), puis s'octroie des records de vitesse à Nardo (600 ch, 323 km/h de moyenne sur 24h). Cette architecture passe le stade de la production en 2003, avec la sortie de la Continental GT (560 ch, 650 Nm et 2 385 kg), la première création Bentley sous le giron du groupe Volkswagen. Le W12 biturbo 6 litres ne cesse d'évoluer au fil du temps mais est totalement remanié en 2015, à l'occasion de la sortie du Bentayga : carter plus résistant, bi-injection, désactivation de la moitié des cylindres à faible charge, turbos à double entrée, réduction des frictions, trois circuits de refroidissements séparés. En plus de 20 ans, il revendique une hausse de couple de 54 %, de puissance de 37 % et une baisse des émissions de 25 %. Il termine sa carrière en beauté sous le capot de la Batur (coupé et cabriolet) en portant la puissance à 750 ch et le couple à 1 000 Nm en retravaillant l'admission (+ 33 % d'air), l'échappement, les turbos et le refroidissement. À pleine puissance, ce W12 ingurgite 1 050 kg d'air à l'heure ! Assemblé à Crewe à 105 000 exemplaires, le douze cylindres est remplacé par le V8 biturbo hybride (voir p48), poussant au passage le V8 thermique (550 ch) à la retraite.






Carolie et Alexis, alias les Fous du Volant, sont ravis de leur A110 GT.





Force mécanique
Gestion de la masse
Joueuse

Gabarit/masse
Gestion de boîte
Gros appétit



Oui, la lady intégrale peut réaliser ce genre de figure

CETTE SPEED INCITE À LUI RENTRER DEDANS ET DÉVOILE

crépitant. Point de vulgarité. Avec une telle poigne sans fin, pas étonnant que la GTC atteigne 335 km/h ! Elle serait même capable de se téléporter en 3"7 de 0 à 100 km/h, via un launch control portant le régime de départ à 5 000 tr/mn ! Bentley n'a pas froid aux yeux et ose conserver cette procédure liée à la boîte à double embrayage. La gestion de cette dernière privilégie la douceur et n'est pas exempte de défauts. Elle provoque parfois des à-coups lors des manœuvres et a du mal à se remuer au rétrogradage (refusé au-dessus de 3 000 tr/mn), même en Sport. Dommage, car cette reine des Continental baptisée Speed peut avoir le rythme dans la peau.

La route rétrécit et tournoie de plus en plus en direction de Saint-Jean du Gard. La première spéciale n'est plus très loin : le Col de Saint-Pierre, connu pour sa course de côte comptant pour le championnat d'Europe de la Montagne. Le rêve, sans se soucier de la vitesse ni du trafic. Mais la pluie joue les trouble-fêtes. Nous filons ensuite vers le cirque vertigineux de Navacelles. Après un premier ravitaillement (l'appétit du W12 avoisine les 25 l/100 km en attaquant !), nous finissons par regagner le canyon de 300 m de profondeur et 2 km de diamètre. Mais la météo continue d'être exécrable, au point de ne pouvoir visualiser le versant opposé. Pas grave, nous avons prévu d'y revenir le lendemain. Nous nous immisçons dans le peloton des concurrents sur les délicieuses départementales du Gard jusqu'à rejoindre l'autoroute puis filer vers le Cap d'Agde. À l'arrivée, l'organisation félicite les participants de ne pas avoir abîmé de voiture.

Dans ces conditions difficiles, Carolle est ravie d'avoir opté pour l'A110 GT, alors que nous l'avions connue en Corse au volant d'une Evora. *« C'est dommage, il n'y a pas assez de Ladies pilotes pour former une catégorie cette année ! »* Qu'à cela ne tienne, elle partage le volant avec Alexis et tous les deux démarrent sur les chapeaux de roues en pointant en tête du classement : *« On glissait, mais j'étais à fond sur les spéciales »* raconte Alexis. Nous retrouvons également Damien, évoluant en 718 Cayman GT4 RS, content d'être arrivé à bon port avec des semi-slicks : *« ça a été dur nerveusement, j'arrêtais pas de glisser… L'année prochaine, je viens avec ma GR Yaris ! »* Loïc, lui, découvre le rallye de régularité en A110 R noire, guidé par Anthony, et se hisse d'emblée sur le podium : *« il faut attaquer fort dans le serré, puis relâcher dans les lignes droites. Nos pneus Continental ont bien évacué l'eau. Je suis comblé ! »* Benjamin a également le sourire au volant de son Elise 220 Club Racer chaussée en Toyo, bien qu'il ait perdu sa plaque à force de frotter le museau partout. Au milieu de ce beau plateau, un père et son jeune fils sortent du lot non seulement par leur nationalité (Canadienne) mais aussi par leur monture (Maserati Quattroporte 2009) : *« L'idée est de partager un moment père/fils exceptionnel. Mon fils découvre la régularité. On reste serein, mais on se met quand même un peu de pression. »* Ah oui, ça ne plaisante pas. Par rapport aux premières éditions corses, nous relevons d'ailleurs que les participants sont davantage tournés vers la performance et s'équipent de systèmes de mesure.

Le lendemain, nous suivons le convoi exceptionnel dans l'Hérault jusqu'à Minerve, en profitant de sublimes routes et du son des Ferrari, 911 type 964 ou Mustang. Quelle ambiance. Nous pouvons enfin tomber le haut, même si la température reste fraîche. Aucun souci. Dès l'actionnement du toit, nécessitant une quinzaine de secondes, la température du système de ventilation bondit automatiquement de 5°. Au besoin, il suffit d'ajouter le siège chauffant et le filet anti-remous au-dessus des places arrière pour être comme un coq en pâte. Sans aller jusque-là, en relevant les fenêtres, les occupants sont préservés des remous jusqu'à 110 km/h et peuvent même envisager un trajet autoroutier en conversant ou en profitant de l'excellente hi-fi Naim optionnelle. C'est ce que





Benoit et son fils partagent l'aventure en Maserati Quattroporte.



La majestueuse GTC se sent minuscule au sein du cirque de Navacelles.

ALORS SON CÔTÉ OBSCUR MENANT AU SURVIRAGE !

nous avons fait en rebroussant le chemin jusqu'au cirque de Navacelles, dans un confort royal. Cette génération garde toutefois le contact avec la route et ne survole pas les aspérités, même en Comfort (générant du pompage). À tel point que le Sport devient trop raide et qu'il vaut mieux opter pour l'intermédiaire Bentley sur le bosselé. Ces modes agissent aussi sur la réponse à l'accélérateur, la direction, la boîte et les aides. Nous retrouvons sur cette Speed un bon niveau de rigidité, qui régresse en abaissant le toit (petites vibrations dans la baie de pare-brise).

Elle parvient à défier les lois de la physique, en se plaçant facilement et en contenant les mouvements parasites. Il faut la brutaliser pour qu'elle perde son flegme et que le train avant fléchisse. L'arrière se contente alors d'être neutre ou peut pivoter en insistant au gaz. C'est ce que nous avons expérimenté en retournant au Col de Saint Pierre. Au point que le tête-à-queue guette ! Incroyable. Comme si, passé un certain stade (aides coupées), la transmission intégrale composée d'un embrayage multidisque saisissait la finalité et envoyait le couple sur l'arrière. Sur le sec, la glisse s'effectue cette fois aux gaz, en dosant méticuleusement l'accélérateur et le volant. Désopilant à bord d'une telle lady ! La 3e génération de Continental termine ainsi sa carrière en beauté et se lâche, au point que l'on aimerait un différentiel vectoriel à l'avant, en plus du différentiel piloté arrière. Bref, elle incite à lui rentrer dedans et dévoile alors son côté obscur. Même les freins carbone/céramique résistent valeureusement.

Notre GTC a donc gardé la tête haute en ce début de rallye à l'organisation et au parcours mémorables. Nous avons fait nos adieux au W12 de la plus belle des manières. Ce cabriolet qui dépasse ici les 400 000 € (hors malus) sidère par sa polyvalence et clôt notre aventure de la plus belle des manières en remontant vers Lyon : une série de massages toniques. La grande classe.

VERDICT

CONTINENTAL GTC SPEED >> 16

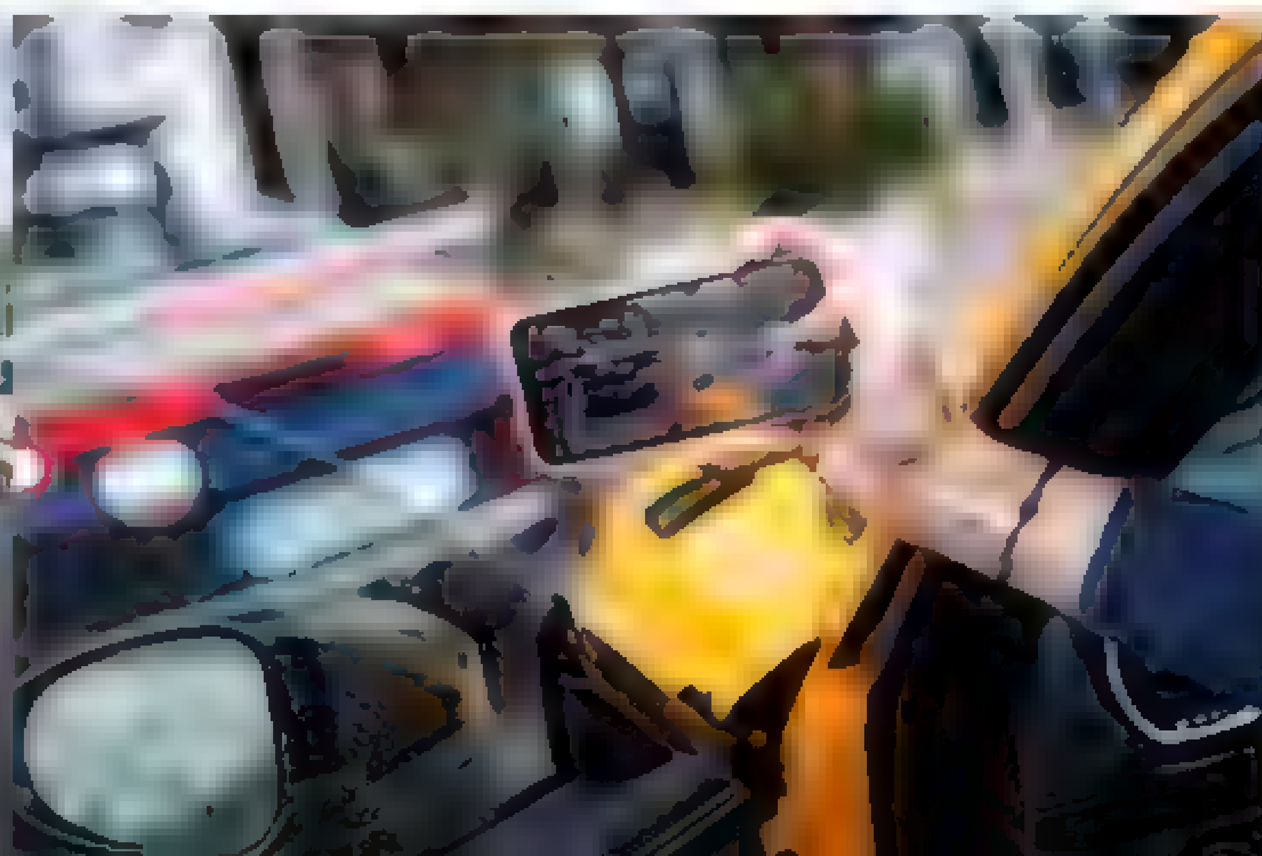
Elle mérite d'être saluée pour le W12 à la force tranquille et inépuisable, ainsi que cette saisissante capacité à se remuer, voire à glisser ! La Continental achève sa carrière 100 % thermique en beauté, en hissant les valeurs du Grand Tourisme à un niveau hallucinant. Elle sacrifie certes un soupçon de confort, mais garde son image de palace roulant, massant… Et plaisant. Cette GTC ne peut lutter en dynamisme face à la DB12 Volante mais elle séduit par son charisme et sa mécanique si singulière. Espérons que la remplaçante soit aussi surprenante.

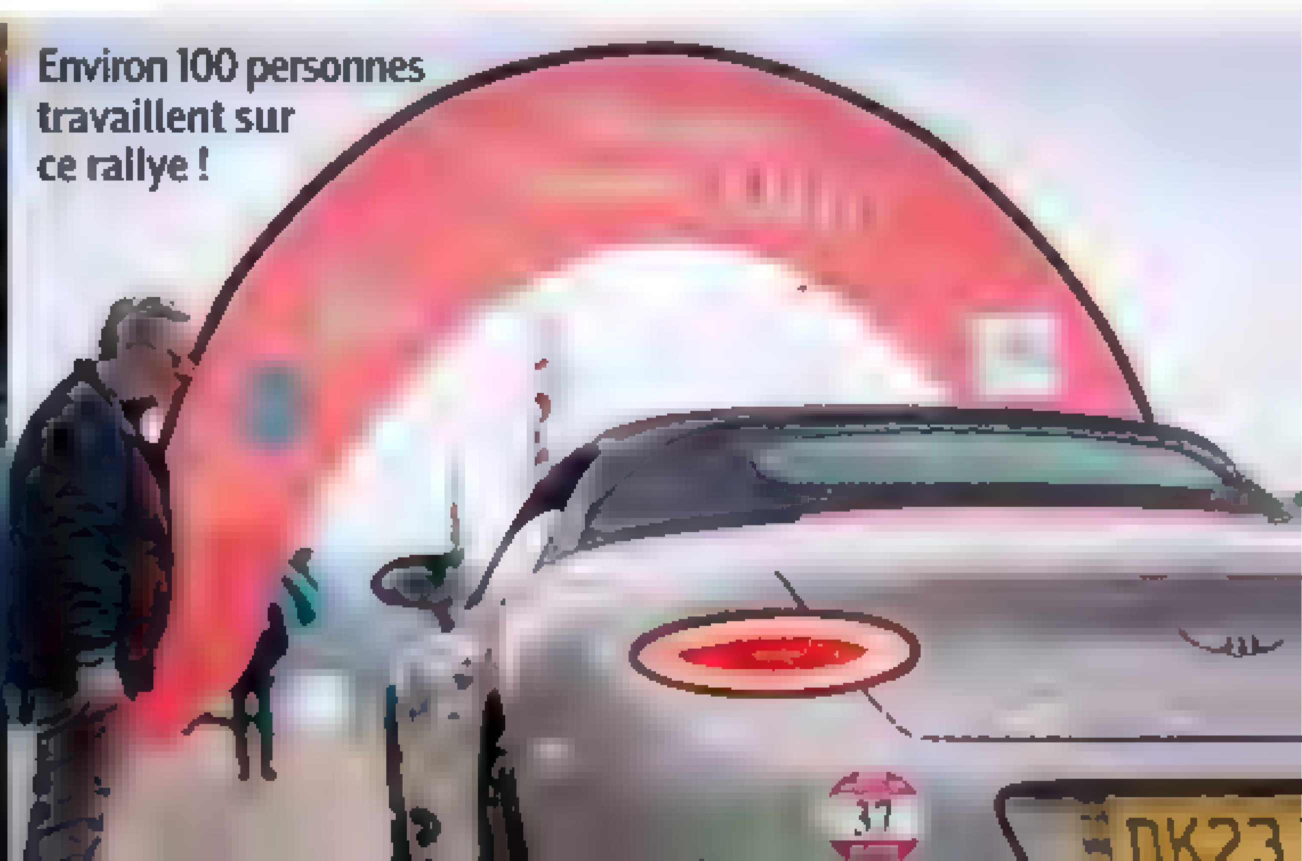
TECHNIQUE	
Moteur	W12
Cylindrée (cm³)	5950
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	659 de 5000 à 6000
Couple maxi (mkg à tr/mn)	900 de 1500 à 5000
Régime maxi (tr/mn)	6250
Transmission	intégrale
Boite	8, double embrayage ZF
Différentiel autobloquant	central et Ar pilotés
Pneumatiques	Pirelli PZero B
Dimensions avant/arrière	275/35 & 315/30 ZR 22
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés percés (440/410) carb./céram.
Étriers AV/AR (pistons)	fixes(10/4)
Poids annoncé (kg)	2436 kg
Long.-larg.-haut. (mm)	4850 - 1954 - 1399
Empattement (mm)	2851
Voies av/ar (mm)	1672 / 1664

PERFORMANCES	
Vitesse maxi (km/h)	335
De 0 à 100/160 km/h	3"7/7"9
Conso. moyenne (l/100 km)	14,1
Émissions CO2 (g/km)	320

BUDGET	
Prix de base/modèle testé (€)	310690/402670
Malus 2024 (€)	60000


Ce rallye de régularité propose deux types de moyenne.




Environ 100 personnes travaillent sur ce rallye !



ODE AU V8

La Continental GT s'électrifie d'une manière surprenante, en combinant un V8 à vilebrequin en « croix » à un électromoteur. Elle échappe ainsi au supermalus et délivre 782 ch et 1 000 Nm en Speed. Nous avons testé un modèle de présérie sur le circuit de Castelloli.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS D.R



CONTINENTAL GT SPEED 2024

Moteur » V8 4 litres + 1 électrique, 782 ch à 6000 tr/mn, 1000 Nm de 2000 à 5000 tr/mn
Transmission » intégrale, 8 à double embrayage
Poids » environ 2500 kg (coupé)
Perfs » 0 à 100/160 km/h en 3"3/6"9 (coupé), 335 km/h
Tarif » 300 000 € (coupé)

LE V8 SÉDUIT PAR SON TIMBRE ATYPIQUE. L'HYBRIDATION SE SOLDE PAR UN SURPOIDS DE 200 KG !

Bentley annonce depuis quelques années sa révolution électrique en vue d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2030. La bonne nouvelle est que la bascule vers le monde du silence ne va pas s'opérer tout de suite pour la Continental. À l'heure où le W12 disparaît et l'ancien V8 fait progressivement ses adieux, la quatrième génération s'électrifie avec panache. Aussi fou et incongru que cela puisse paraître, cette Speed de 782 ch échappera au supermalus en France et annonce des rejets infimes (36 g/km CO2!) grâce à une autonomie électrique de 80 km (jusqu'à 160 km/h). Le constructeur se soucie du marché européen car la Continental GT caracole en tête des ventes (42 %), alors que le SUV Bentayga rafle la mise (44 %) partout ailleurs. Cette nouvelle génération ne part pas d'une feuille blanche et se définit comme une évolution de l'aînée. Elle repose toujours la plateforme MSB partagée entre autres avec la Panamera mais revoit en profondeur la suspension ainsi que les systèmes dynamiques actifs en vue d'accueillir une inédite mécanique électrifiée. Évidemment, elle en profite pour passer sur le billard, en douceur. Mais cela, nous n'avons pas le droit de vous en parler avant le 25 juin, date de la révélation de cette Continental dont les premières livraisons débuteront au mois d'octobre.

V8 loquace

Non seulement ce V8 est bavard, sans recourir à des artifices à bord, mais il sonne différemment en raison de son vilebrequin « crossplane » (plans croisés) où les manetons sont calés à la fois à 90° et à 180°. À ne pas confondre avec le vilebrequin « plat » où le calage se fait uniquement à 180°, à l'image du V8 Lamborghini (voir encadré). Bentley ose cette architecture qui se traduit par un saccadé marqué et rugueux, aussi soigné à l'admission qu'à l'échappement (pétaradant en Sport). Plaisant et décalé à bord d'une lady. En termes de sensations, la bande-son devient aussi prenante que la poussée, renforcée par l'électromoteur. On ne ressent pas de décharge électrique instantanée, y compris en « E mode » qui bascule automatiquement en hybride à pleine charge. La fée électricité ajoute de la souplesse à très bas régimes. En écrasant la pédale, les occupants sont plutôt scotchés à partir de 2000 tr/mn. Ce V8 grimpe volontiers dans les tours, mais l'on sent bien que son terrain de prédilection reste les mi-régimes, comme son aîné. Il faut dire qu'avant d'aller chercher les 782 ch combinés à 6000 tr/mn, l'ensemble délivre 1000 Nm dès 2000 tr/mn ! Rappelons que le W12 a terminé sa carrière à 750 ch et 1000 Nm (voir encadré p45).

Au fait, pourquoi avoir mis au point un nouveau 4 litres alors que l'ancien produisait déjà 550 ch et que Porsche l'utilise encore ? Pour l'alléger et le rendre plus efficient. Ce V8 se passe par exemple de système de désactivation partielle des cylindres. Tout cela dans le but de l'électrifier et faire un pied de nez à l'administration européenne en supprimant le malus lié aux rejets (il reste celui lié au poids en France). À lui seul, il offre déjà 600 ch et 800 Nm. L'électromoteur de 190 ch et 450 Nm se glisse entre le V8 et la boîte à double embrayage (ZF). Il est alimenté par des batteries de 25,9 kWh implantées en position centrale arrière pour mieux répartir les masses : 51/49 %. Mais cette électrification génère un surpoids d'environ 200 kg par rapport à la W12 Speed, soit environ 2,5 tonnes pour le coupé et 2,6 tonnes pour le cabriolet lancé en même temps.

Glisse autorisée

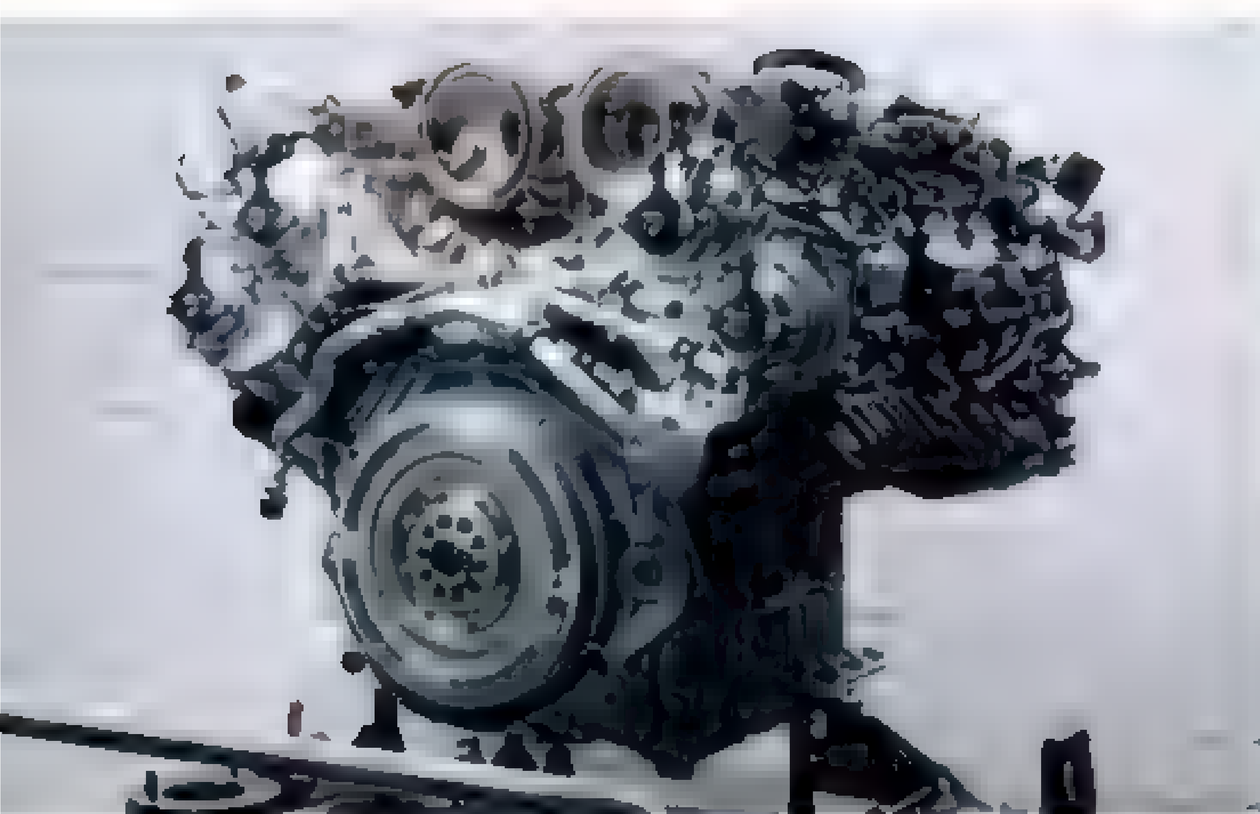
Heureusement, Bentley parvient à atténuer les méfaits de l'inertie grâce à une armada dynamique au grand complet : roues arrière directrices (angle augmenté à 4,1°), barres antiroulis actives (réseau 48V), différentiel arrière piloté (retravaillé), pneus Pirelli PZero sur mesure (partenariat crucial), transmission intégrale privilégiant l'arrière (+ 20 % par rapport à l'aînée), ressorts pneumatiques à deux chambres et amortisseurs actifs inédits à double valve (ZF) gérant séparément la compression et la détente pour affiner et élargir le

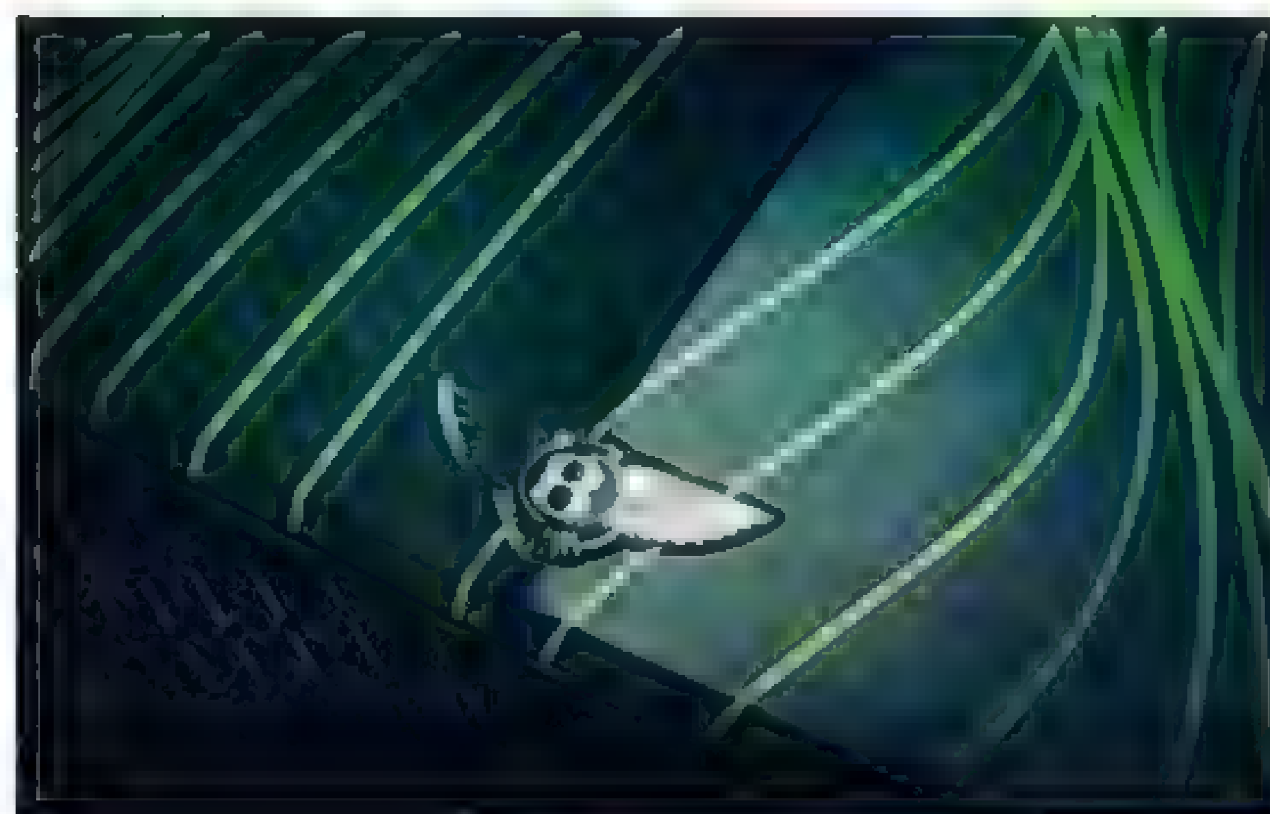
LA GESTION DE LA MASSE ÉTONNE, COMME LE FEELING DE DIRECTION ET LA CAPACITÉ À GLISSER !

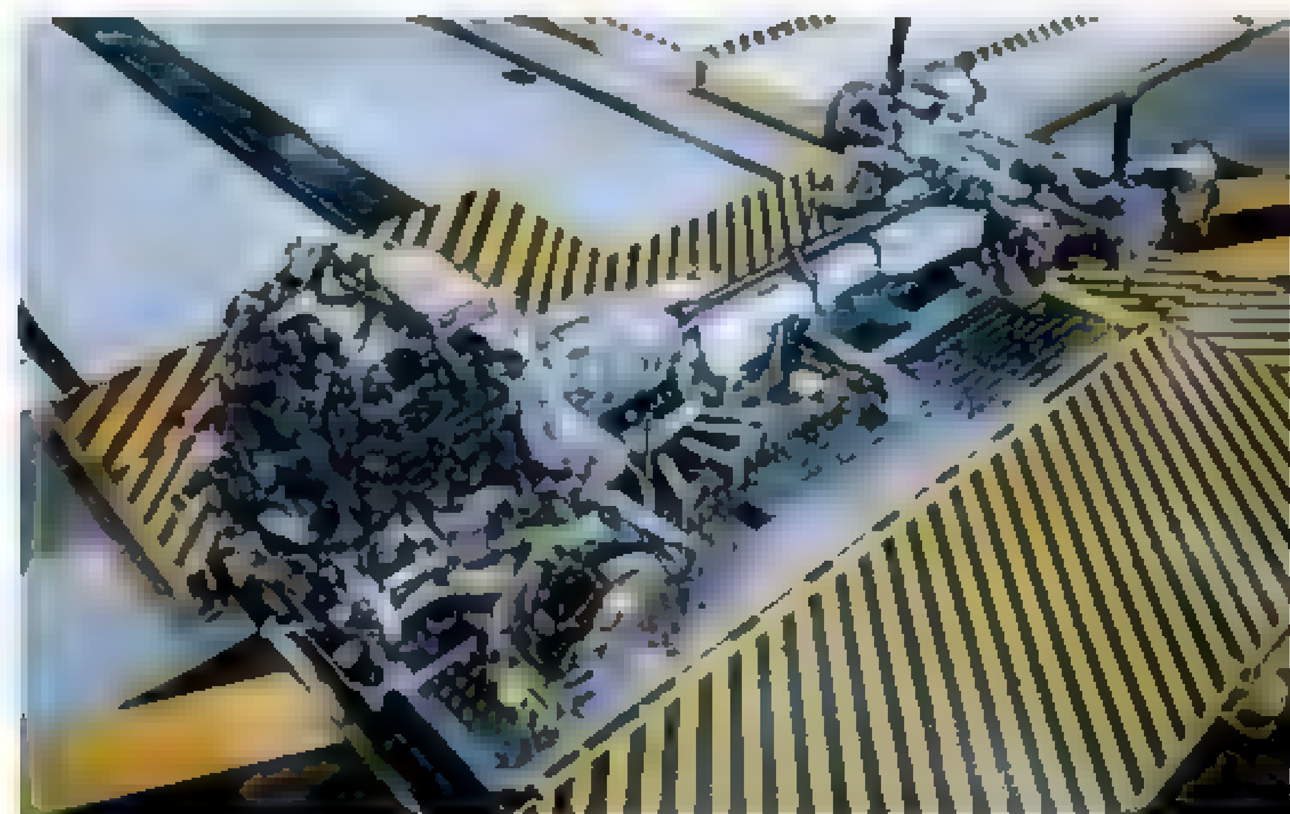


Le V8 « crossplane » délivre à lui seul 600 ch et 800 Nm.

L'électromoteur est placé entre le V8 et la boîte. Les batteries, elles, sont à l'arrière.







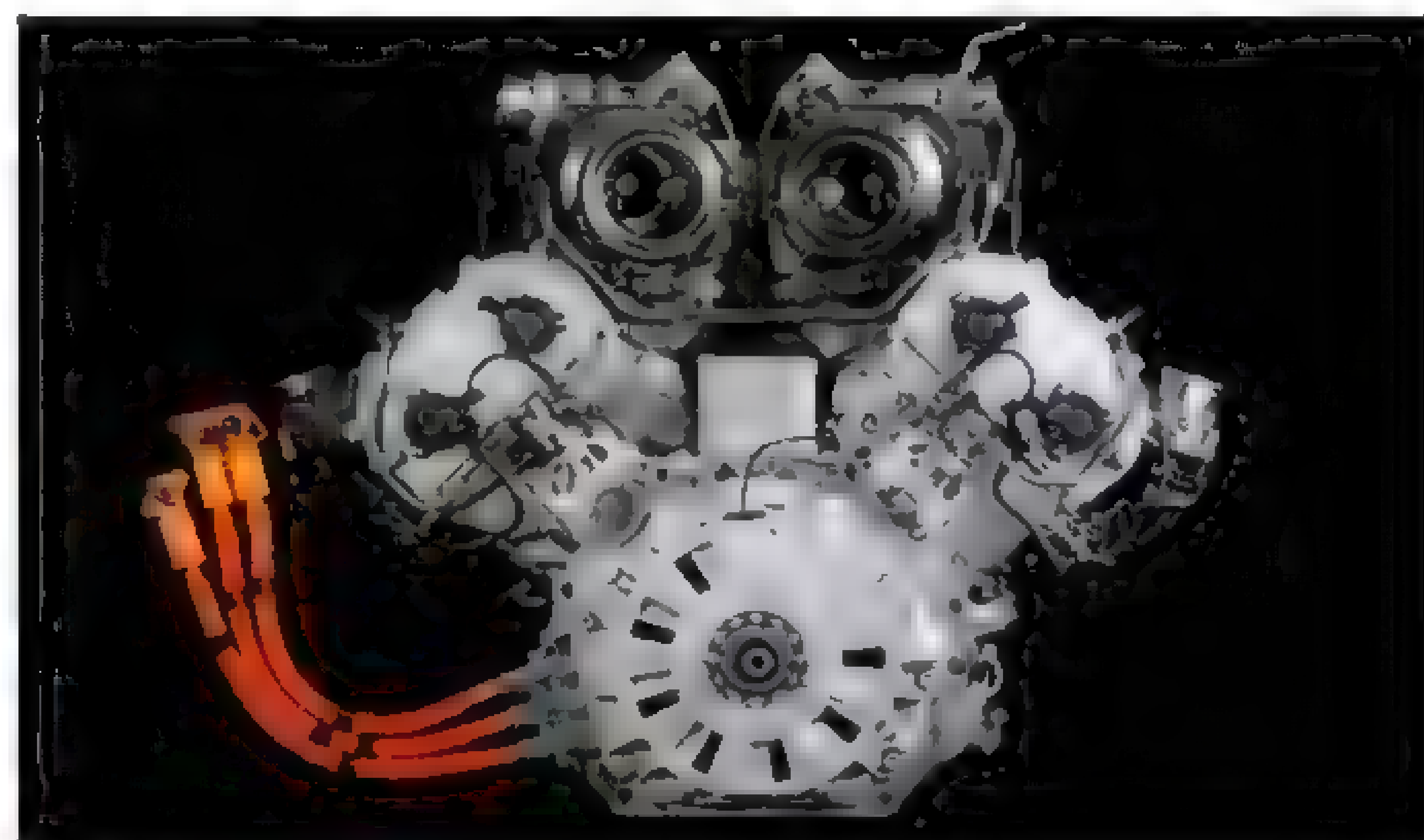
spectre des réglages. Tout un programme, que nous découvrons sur le circuit de Castelloli au volant d'un coupé de présérie. L'intérieur est bien celui du modèle définitif et varie peu. Ça aussi, vous le découvrirez le 25 juin, mais sachez que le fameux écran rotatif répond toujours présent. Nous retrouvons la même position de conduite que l'aînée, avec des sièges au maintien latéral ajustable et capables de vous masser tout en attaquant.

L'instructeur calme tout de suite le jeu en imposant des freinages anticipés pour préserver le dispositif carbone/céramique. En se bouchant les oreilles et en les retardant, l'efficacité se révèle à la hauteur mais le mordant déçoit et l'ABS intervient souvent sur ce tracé bosselé et glissant (poussiéreux). Les pauvres gommes ont du coup tendance à saturer facilement. Au placement, l'effet des roues arrière directrices se ressent davantage et aide à pivoter. La masse embarque dans ces conditions, mais la suspension réalise un travail de titan et la réactivé étonne pour ce gabarit, comme le ressenti de la direction (suffisamment informative). En fait, il suffit de transformer le sous en survirage à l'aide des gaz pour que le sourire pointe au regard de la dérive autorisée dès le mode Dynamic de l'ESC (remanié). L'aînée était déjà capable de réaliser ce genre de figure, mais les reprises de grip semblent moins brutales. Il n'y a guère que la gestion de boîte qui rappelle le standing de cette GT, en refusant de rétrograder au-dessus de 4 000 tr/mn. Bentley a retravaillé cette double embrayage pour supporter davantage de couple, adoucir les manœuvres et adapter la démultiplication.

Bref, ces quelques tours de manège ont permis de constater que le millésime 2024 hybride promet de belles avancées en termes de mécanique – volubile et attachante –, de performances avec l'apport de l'électricité (3"3 de 0 à 100 km/h !) et de dynamisme grâce à son attirail finement piloté. Nous avons hâte de la jauger avec un grip digne de ce nom et sur route ouverte pour évaluer le confort, crucial sur ce segment. Vous découvrirez cette quatrième génération dans son intégralité à partir du 25 juin.

V8 4 litres Lamborghini

Ce V8 à 90° cube 4 litres, cache aussi deux turbos au sein du V et fait également grimper la pression d'injection à 350 bars maxi. À première vue, il semble proche du 4 litres Bentley or ils ont peu d'éléments en commun. La différence fondamentale se trouve au niveau du vilebrequin, dit à plat et non croisé. Pour atteindre 10 000 tr/mn (!), Lamborghini allège les pièces en mouvements (bielles en titane) et renforce la distribution en actionnant les soupapes via des poussoirs (comme en course). La lubrification s'exécute par carter sec. Ce V8 développe à lui seul 800 ch entre 9 000 et 9 750 tr/mn et 730 Nm entre 4 000 et 7 000 tr/mn. Pour compenser le turbo lag et limiter les émissions, un moteur électrique de 150 ch et 300 Nm prend place entre le V8 et la boîte. L'électrification inspire décidément beaucoup les ingénieurs !




BENTLEY




X55 BML



LIMON CIELO

Depuis 2022, la supersportive à coque carbone peut tomber le haut et admirer le « cielo ». Le cocktail italien en met plein la vue et est du genre corsé : V6 biturbo central arrière de 630 ch. Voyons comment il se situe dans la catégorie et s'il est à consommer sans modération.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS JORIS CLERC



La MC20 se fait rare sur nos routes. Encore plus sur les track-days ! Pourtant, le coupé remonte à 2020. La maison mère refusant les comparatifs et les chronos suite à quelques déconvenues avec nos confrères anglais, nous n'avons jamais eu l'occasion d'en reprendre le volant depuis les essais presse internationaux. Le cabriolet, nommé « ciel », se fait encore plus discret. Nous profitons de son transit entre Paris et Monte-Carlo (exposition au tournois ATP de tennis) pour le tester dans la région lyonnaise. Nous lui réservons un menu corsé dans les Monts du Lyonnais et le Vercors : col des Limouches, cirque de Combe Laval, Col de la Chapelle…

Sacrée prestance

La couleur aidant, un jaune mat aux reflets blancs en pleine lumière, notre Cielo attire tous les regards. Les badauds ont toutefois du mal à mettre un nom sur ces traits purs qui subiront peu les affres du temps. Les tridents bien visibles mettent sur la voie, mais le nom exact provenant de Maserati Corse 2020 (année de lancement du coupé) n'arrive pas jusqu'aux lèvres. Voyons le verre à moitié plein : la faible diffusion entretient naturellement l'exclusivité. Avec le toit en place, la Cielo singe le coupé et le constructeur évoque une aéro proche de ce dernier, qui rappelons-le génère 100 kg d'appui à 200 km/h grâce au travail réalisé sur le soubassement, le diffuseur et la lame avant (carbone en option). Pour préserver cette dernière, il existe heureusement un système hydraulique relevant le museau de 50 cm, enclenchable depuis le volant et fonctionnant jusqu'à 40 km/h.

Le toit se manie quant à lui sous 30 km/h, en fouillant sur l'écran central : « Véhicule » puis « Spider ». Il faut ensuite faire glisser la bonne réglette, capricieuse à l'image de la commande opacifiant le toit en verre électrochromatique. La digitalisation à outrance prouve une nouvelle fois ses limites et détourne l'attention de la route. La ventilation est également numérisée, à l'exception du désembuage qui se retrouve sur le plafonnier, à côté des warnings ! Déroutant. On se console en admirant le double bossage évoquant Zagato et abritant un toit se repliant en deux parties au-dessus du compartiment moteur. Aucune chance d'entrevoir le V6 Nettuno ! Maserati conserve les spectaculaires portes en élytre, laissant entrevoir un bout de la baignoire en carbone développée avec Dallara (82 kg seulement). Il est fier d'annoncer que le Spider, comme la future version électrique, partage la même structure que le coupé, accolant des faux châssis alu avant/arrière. Maserati annonce ainsi aucun renfort supplémentaire et un surpoids de 65 kg émanant du toit et de son mécanisme. Il précise tout de même que quelques points d'ancrage et orientations de fibres diffèrent. Lorsque le toit est replié, la structure ne donne aucun signe de faiblesse. En capotant, on perçoit tout de même sur le bosselé qu'elle travaille au niveau des raccords du toit. Comme chez McLaren, Lambo' ou Ferrari, la lunette peut se manier indépendamment pour profiter de l'échappement quelle que soit la météo ou faire office de saute-vent. Les turbulences sont d'ailleurs bien maîtrisées jusqu'à 100 km/h en la relevant. Tant mieux, car nous brûlons d'envie de communier avec ce V6, plutôt timide à bord du coupé.

Grandeur sans décadence

Désolé de rompre le suspens, mais la faible augmentation des décibels en provenance de l'échappement actif ne suffit pas à dresser les poils, y compris en le libérant plus tôt en Sport (3 500 tr/mn) ou en permanence en Corsa (les

Installés confortablement, les occupants sont préservés des remous.



Le toit se manie depuis l'écran... Mais la commande est capricieuse.



Les modes de conduite s'ajustent depuis cette molette centrale.

LE V6 N'A PAS LE CHARISME NI LA VOIX ESPÉRÉS DE LA PART D'UN BLOC MASERATI





QUAND ON LE CHATOUILLE, LE SUPERCAB' À MOTEUR CENTRAL SORT LES GRIFFES **ET SE MONTRE BRUTAL**



+
- Prestance
- Performances
- Coque carbone

−
- Charisme mécanique
- Petit réservoir
- Ergonomie
- Prix

clapets s'ouvrent à 5 000 tr/mn en GT/Wet). Ce monstre de technologies baptisé « Nettuno » (hommage à Neptune et son trident) gronde toutefois comme une moto à bas régimes, puis reste sur la réserve dans les tours. Il laisse échapper quelques bruits de suralimentation ou des notes rappelant un 3 cylindres côté admission. Difficile d'imaginer qu'il s'agit d'un V6 de cette trempe, affichant un rendement hallucinant de 210 ch/l et un C.V. de rêve : carter sec, cotes supercarrées, bi-injection, innovante préchambre de combustion intervenant à pleine charge (disposant de sa propre bougie), distribution variable, turbos soufflant jusqu'à 2 bars (!), 8 000 tr/mn maxi. Impressionnant.

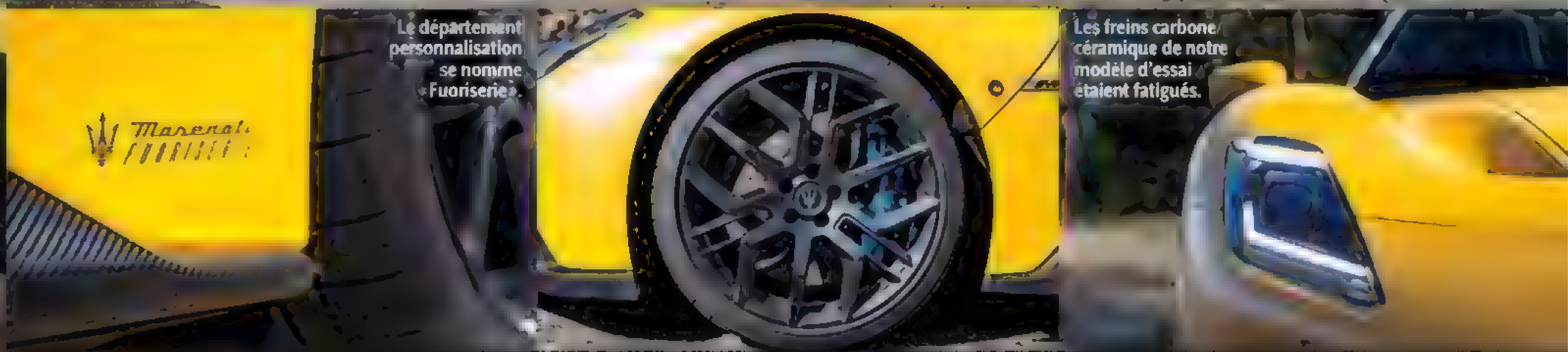
Il regorge de force dès les bas régimes, fait bien ressentir la suralimentation à 3 000 tr/mn puis gravit les échelons de manière linéaire. C'est sûr, la cavalerie répond présent. Quelle poigne à tous les étages ! Naturellement, on passe toutefois les rapports à 6 000 tr/mn car il n'exulte pas dans les tours. Les montées en régime manquent de relief. Bref, ce V6 n'a pas le charisme ni la voix espérés de la part d'un bloc Maserati. La concurrence à six pattes fait mieux. Sans aller jusqu'à la référence Ferrari, le 3 litres McLaren offre plus de saveurs et de rage dans les tours, tout en restant également timide niveau chant. Les ennemies citées gardent également l'ascendant en matière de boîte à double embrayage, avec une gestion plus musclée qui accroit les sensations et l'implication du conducteur. Cette transmission à huit rapports, utilisée aussi par la Corvette C8, s'énerve peu en Drive Corsa et incite à prendre les commandes. Mieux vaut toutefois éviter le mode Corsa qui ajoute d'inutiles à-coups. Il faut y recourir pour déclencher le launch control, activable depuis le volant. Le compte-tours grimpe à 3 000 tr/mn et le supercab' décolle avec un brin d'hésitation entre la gestion moins fine que la concurrence et l'arrivée du couple monstrueux. Les chiffres avancés par Maserati paraissent un brin optimistes : 0 à 100 km/h quasi équivalent au coupé (3"0 contre 2"9) et + 0"4 de 0 à 200 km/h (9"2). S'ils se vérifient, ils s'avèreraient dignes du royaume des supersportives, mais inférieurs à ceux de la concurrence. Bon, cette bombe latine n'a pas dit son dernier mot et compte bien se rattraper par son déhanché.

Sang tiède

Même si le thermomètre a du mal à grimper en ce mois d'avril, hors de question de recapoter dans un tel décor. Les occupants sont bien installés, dans de beaux baquets en Alcantara insuffisamment creusés pour assurer un bon maintien latéral. Ils ont intérêt de voyager léger étant donné la contenance ridicule des coffres avant (50 l) et arrière (100 l). Ils apprécient les matériaux flatteurs et le côté épuré de la planche de bord, qui a un goût de déjà-vu avec ses écrans. La rétrovision centrale est en partie occultée par le bossage. Aucun souci, elle peut se digitaliser et retransmettre la vue arrière via une caméra implantée au-dessus du troisième feu stop (disgracieusement). Les commandes tombent sous la main... Enfin, le peu qui a survécu à la digitalisation.

La grosse molette centrale mène la rébellion et permet de choisir parmi quatre modes de conduite (Wet, GT, Sport et Corsa) ajustant la réponse à l'accélérateur, la pression de suralimentation, l'ouverture des valves à l'échappement, l'assistance de direction, les changements de rapports, le déclenchement des aides à la conduite et la dureté des amortisseurs pilotés. Selon les explications Maserati, la pression maxi des turbos n'est atteinte qu'en Corsa, ce qui sous-entend que les 730 Nm et 630 ch s'obtiennent uniquement sur ce mode. Heureusement, la suspension se règle indépendamment de ce mode car il la rend trop sèche et trépidante sur routes de montagne. Elle se compose d'une double triangulation et d'un amortissement piloté disposant de trois tarages (Soft, Mid et Hard), probablement revus sur le cab' même si Maserati ne le précise pas. Le Soft permet à la Cielo d'être plus conciliante à basse vitesse qu'une 296 GTS et d'offrir un

Les portes papillons lui donnent des airs de supercar.



Le département personnalisation se nomme «Fuoriserie».

Les freins carbone/céramique de notre modèle d'essai étaient fatigués.

bon niveau de confort de la part d'une supersportive. Le Mid offre le meilleur compromis sur notre terrain de jeu et, quel que soit le réglage, les mouvements de caisse ne sont pas éliminés au bénéfice de la progressivité... Et il vaut mieux car quand on le chatouille, le supercab' à moteur central sort les griffes et se montre brutal lors des reprises de grip.

Pour en arriver là, il faut le pousser dans ses retranchements et transformer le sous-virage en survirage en abusant des gaz. Sinon, comme le coupé, la Cielo enroule gentiment et l'avant manque de piquant. L'arrière, lui, n'offre pas l'assise escomptée de la part d'une architecture à moteur central. Le grip naturel reste inférieur à celui de la concurrence et les aides interviennent moins finement. Du coup, réfléchissez à deux fois avant de les couper, d'autant que le Corsa autorise déjà de belles dérives. La direction permet toutefois de jauger ce niveau de grip sans encombre, mais elle n'a pas le naturel des assistances McLaren (hydraulique) ou Porsche (électrique). Le point noir de notre modèle d'essai se concentre sur les freins carbone/céramique, fatigués et incapables d'offrir le mordant caractéristique (pédale molle).

Au bout du compte, la Cielo n'apporte pas le surcroît de sensations attendues par rapport au coupé et fait cher payer ses services : près de 300 000 € hors options et malus qui font ici grimper la note à près d'un demi-million d'euros ! Au fil des kilomètres, elle n'arrive pas à tisser de lien la hissant au rang de monstre sacré, de figure incontournable justifiant une telle dépense. Il lui manque du charisme mécanique et dynamique pour sortir du lot dans cette catégorie sans pitié. Maserati n'a sûrement pas abattu toutes ses cartes. ■

VERDICT

MASERATI MC20 CIELO >>14



Cette MC20 impressionne par son physique et ses dessous de rêve : coque carbone, V6 high tech. Malgré l'absence de toit, elle ne provoque pas le grand frisson. Frisson mécanique en raison d'un V6 linéraire à la voix banale, même en roulant cheveux aux vents. Frisson dynamique avec des réglages hésitant entre sport et confort. La prestance et le tarif avec options, eux, sont bien dignes du gratin des supersportives. Mais les prestations dynamiques ne justifient pas un tel investissement.

TECHNIQUE

Moteur	V6 à 90°, inj. directe + préch.
Cylindrée (cm3)	2 992
Suralimentation	2 turbos (2 bars maxi)
Puissance maxi (ch à tr/mn)	630 à 7500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	730 de 3000 à 5500
Régime maxi (tr/mn)	8000
Transmission	propulsion
Boîte	8, double embrayage
Différentiel autobloquant	piloté en option
Pneumatiques	Pirelli PZero MGT
avant/arrière	245/35 & 305/30 ZR 20
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Freins AV/AR (ø en mm)	Disques ventilés percés (390/360)
Étriers AV/AR (pistons)	fixes Brembo(6/4)
Poids annoncé (kg)	1540
Poids/puissance (kg/ch)	2,4
Long.-larg.-haut. (mm)	4669 - 1965 - 1218
Empattement (mm)	2 700
Voies Av/Ar (mm)	1 680 / 1 648

PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	320
De 0 à 100/200 km/h	3"0/9"2
Conso. moyenne (l/100 km)	11,7
Émissions CO2 (g/km)	265

BUDGET

Prix de base (€)	287 250
Modèle essayé (€)	401 130
Malus 2024 (€)	60 000

SOURCE D'INSPIRATION

Comme tous les constructeurs de GT, AMG rêve de détrôner la reine 911. Il change de stratégie pour cette seconde génération : 2+2, transmission intégrale, boîte auto, châssis XL partagé avec le SL. La GT 63 quitte ainsi l'univers des Carrera pour affronter la tempête Turbo.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS CLÉMENT CHOULOT







L'ÉQUILIBRE, LA FACILITÉ ET L'EFFICACITÉ DE CES GT DONNENT ENVIE DE FAIRE **PLUS AMPLE CONNAISSANCE SUR CIRCUIT**

La GT 63 fait table rase du passé. La première génération a tenté sa chance face à la 911, jusqu'à se radicaliser avec la GT-R. En vain, elle a marqué les esprits par son sale caractère, son bruit de hors-bord et son efficacité pour la R. Mais l'ennemie plus légère, vive et facile à cerner n'a jamais plié. La remplaçante retente le coup, en s'appuyant sur le même style, en changeant d'échelle et en gardant un profil évoquant la 911. Elle effraie par ses mensurations en nette hausse: 4,73 m de long (+18 cm), 1,35 m de haut (+ 6 cm) et 1,98 m de large (+4 cm et + 7 cm par rapport à la SL!). À la clé, la masse vérifiée atteint 1945 kg (comme le SL) chez notre partenaire W-Autosport, dont 54 % sur le train avant qui accueille désormais la boîte (auto). Le gabarit s'approche certes de celui d'une M8 Competition, coupé mais son prix s'envole à 200 000 € et sa philosophie sportive s'en éloigne: sonorité, feeling. D'où l'idée de lui opposer son ennemie jurée, la 911 qui paraît toute menue à ses côtés alors que la Turbo abuse de la gonflette. Grâce à l'aide précieuse du Porsche Experience Center du Mans, nous découvrons enfin la version 580 ch à la superbe configuration. D'autant plus intéressante qu'elle fait l'impasse sur la suspension Sport, les barres antiroulis actives mais conserve l'aéro active de la S: lame déployable à l'avant, aileron hyperactif. L'AMG suit cette voie, en adoptant une lame déployable sous le boulier, des volets amovibles dans la calandre et un aileron à 5 positions qui s'agite dès 80 km/h. Cette génération C192 devient ainsi le pendant coupé du SL, avec qui elle partage sa plateforme alu/acier (agrémentée de magnésium et de fibres) et sa suspension active interconnectant les amortisseurs et supprimant les barres antiroulis traditionnelles. Inquiétant ? Rappelons que le roadster sort les crocs et qu'il a montré une réelle combativité en piste lors de notre supertest réalisé fin 2022. Le coupé a donc de grandes chances de nous surprendre à Magny-Cours.

Sur la route : victoire AMG

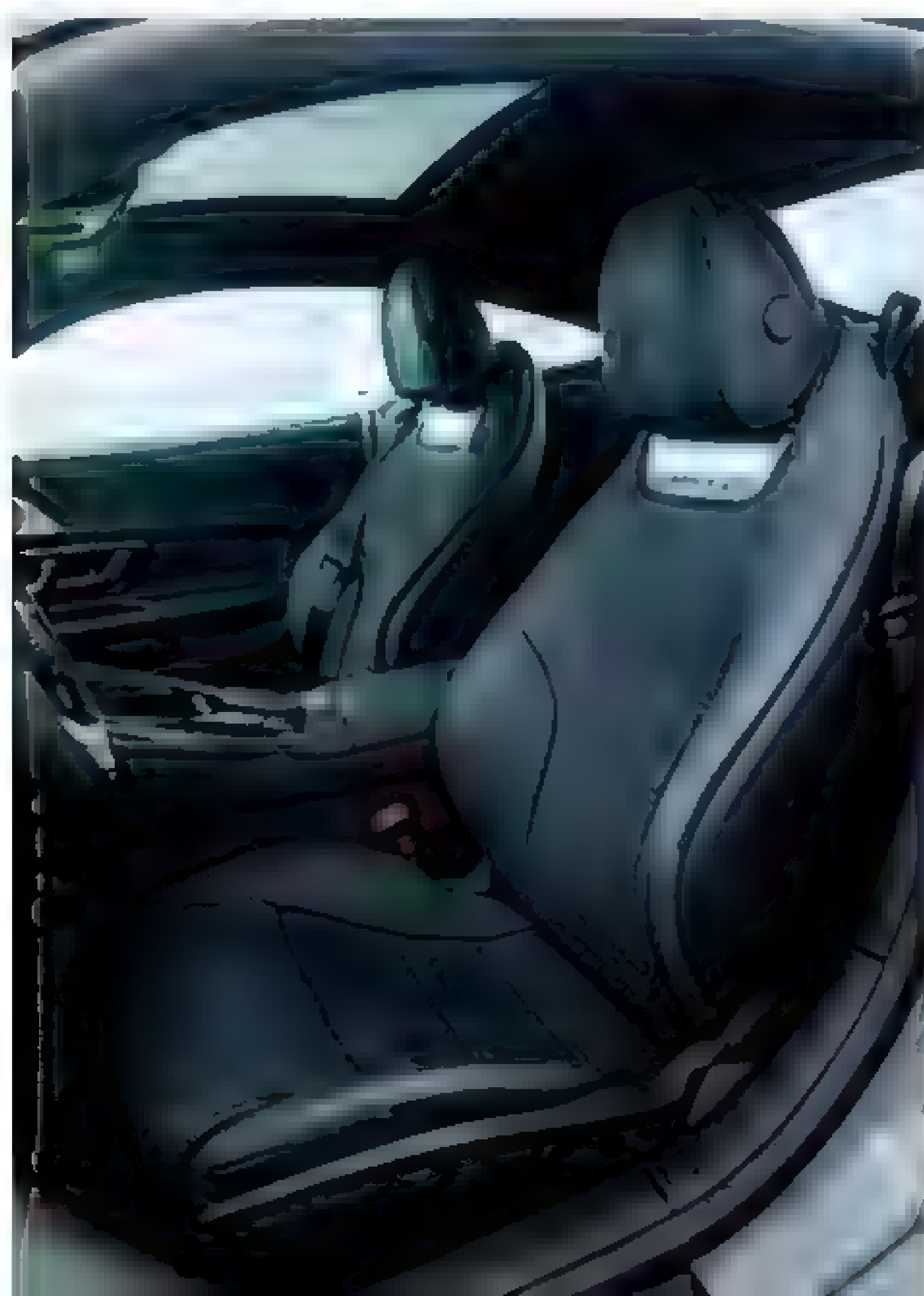
En fait, tout dépend de comment vous concevez l'art du Grand Tourisme. Si la douceur de suspension et une connexion modérée à la route prévalent, l'AMG vous comblera. Si, en revanche, le toucher de route prime, quitte à accepter davantage de raideur, mieux vaut vous diriger vers la 911. Nous accordons ici la victoire à l'AMG car nous parlons de GT qui verront peu la piste et brilleront davantage au long cours. Même en excluant la suspension Sport (1500 €), la 911 Turbo conserve de la fermeté à basse fréquence et s'approche d'une supersportive sur ce point. Du haut de ses 1678 kg, elle laisse peu de chance à l'inertie de s'exprimer mais l'effet est moins spectaculaire qu'avec les barres antiroulis actives (3240 €). En face, AMG table sur des amortisseurs interconnectés (en H) qui produisent des miracles et ne donnent pas l'impression d'avoir 2 tonnes entre les mains. Le confort de suspension grimpe d'un cran par rapport à la 911, sans toutefois survoler les aspérités. La GT 63 garde le contact et pourrait être plus tendre en compression en mode Comfort qui génère a contrario trop de pompage. La M8 Competition partage cet état d'esprit et peut même secouer davantage les occupants. Mais elle filtre à outrance les remontées d'informations et met la gomme sur l'isolation. Sur ce dernier point, l'AMG s'approche de la 911 mais elle retranscrit de manière artificielle le niveau de grip. Sur les superbes routes traversant les vignobles du Sancerrois, cette distance instaurée est frappante par rapport à la 911, comme la différence de gabarit. L'avantage d'une telle carrure, direz-vous, c'est de pouvoir emporter un maximum de breuvage local ! C'est vrai, le grand hayon cache une belle contenance de coffre (321 l), pouvant doubler en abaissant les sièges arrière, servant uniquement de dépannage comme pour la 911. Dans les deux cas, les


Comme le SL, la folie numérique envahit l'habitacle.

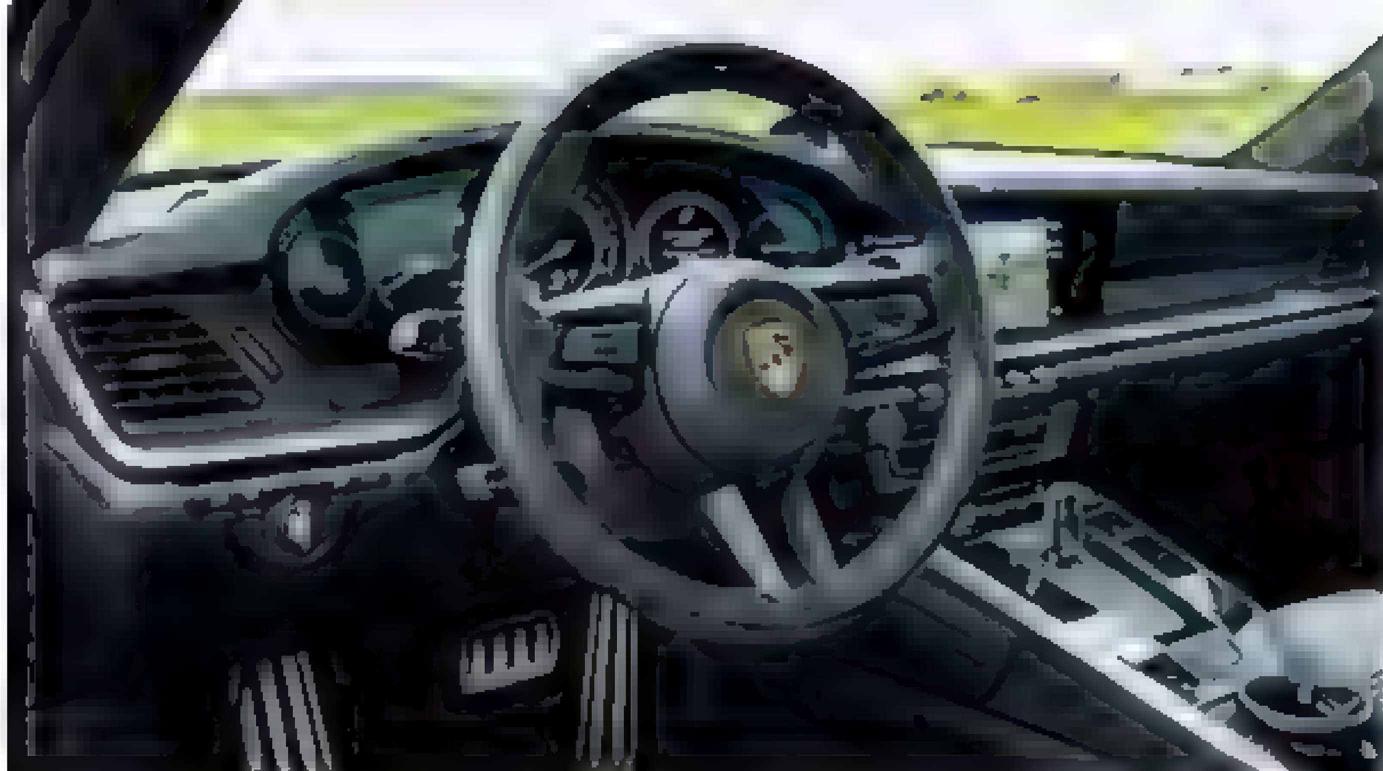

Le V8 perd son carter sec et sa position centrale avant.









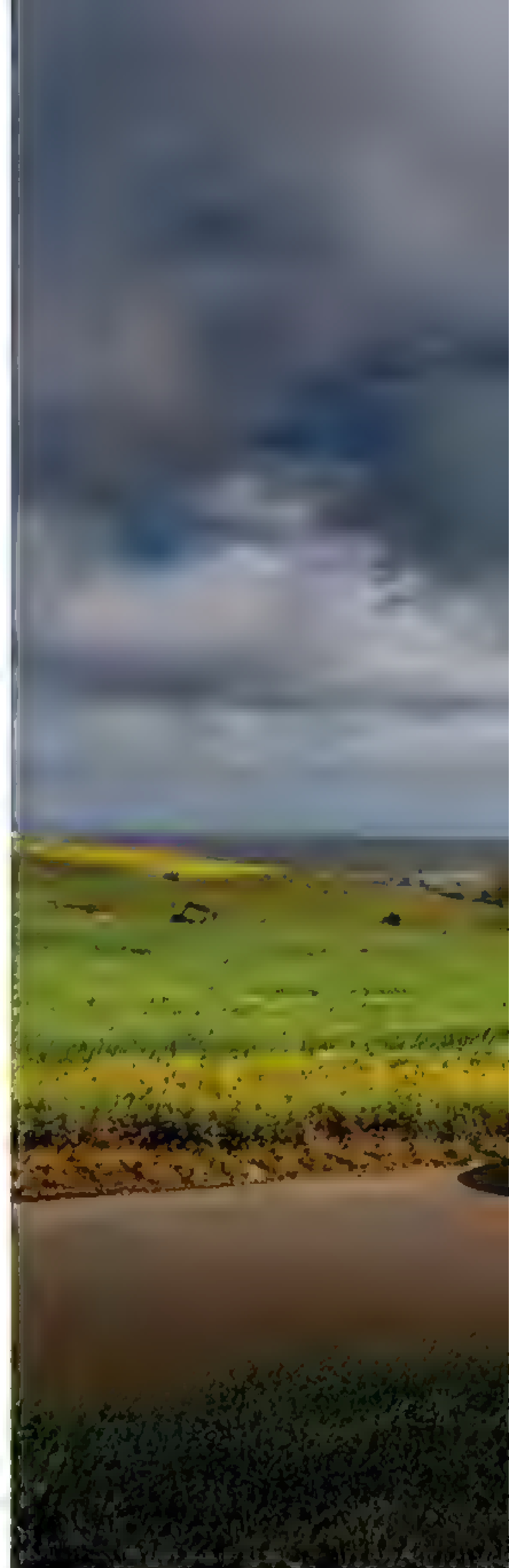




Sur la 992 phase 2, le compte-tours est encore analogique.



Ces sièges pied-de-poule font partie du pack Heritage Design Classic (9630 €).





Le Turbo peut recevoir une suspension Sport et des barres antiroulis actives.

baquets maintiennent parfaitement et la position de conduite s'avère relevée à bord du gros coupé étoilé. L'invasion numérique et les multiples réglages de conduite agressent davantage côté AMG, entre l'énorme écran central et le volant truffé de commandes. Il est possible d'ajuster les gestions moteur, boîte, suspension, le niveau de décibels, l'intervention des aides ou d'enclencher le mode Drift (absent du SL). Porsche limite les setups et conserve des boutons physiques pour couper les aides ou raidir la suspension. L'écran central permet de régler indépendamment les gestions moteur, boîte et amortisseurs pilotés. Simple et clair. Notre petite virée sancerroise suivie de croustillantes départementales menant à Lurcy-Lévis par le chemin des écoliers nous a ouvert l'appétit. Dans les deux cas, l'équilibre, la facilité à tenir un rythme furtif et l'efficacité en toutes circonstances donnent envie de faire plus ample connaissance sur circuit.

Moteur/boîte : victoire AMG

Attention, la GT 63 l'emporte ici grâce à sa mécanique plus volubile et prenante. En matière de boîte, elle doit faire une croix sur le double embrayage Getrag et marque le pas face à la PDK Porsche. En vue du big bang de l'électrification, AMG ne s'est pas cassé la tête pour cette génération et réutilise le V8 biturbo à injection directe. Sauf que ce M177 ne bénéficie plus d'un carter sec (M178) et qu'il se retrouve posé sur l'essieu avant - au lieu d'être reculé un maximum vers l'habitacle - et relevé au détriment du centre de gravité. L'échangeur est également repositionné, la circulation des fluides améliorée et le refroidissement accru (3 circuits indépendants). Malheureusement, normes de pollution et de bruit obligent, l'échappement n'a plus rien à voir avec celui spectaculaire de l'aîné. AMG parvient toutefois à le rendre communicatif mais de manière plus artificielle en amplifiant la sonorité à bord. Le ronronnement du V8 est bien présent et les occupants perçoivent davantage les bruits de suralimentation. L'échappement prend vite le dessus, alors que les turbos se déchaînent à partir de 3000 tr/mn, portant le couple à 800 Nm dès 2500 tr/mn ! Puis ce 4 litres s'envole rapidement vers le rupteur qui coupe brutalement et longuement les gaz à 7000 tr/mn en manuel. Il mériterait d'être plus pointu, comme le flat-6 de cette Turbo qui stoppe la fête à 7200 contre 7500 tr/mn pour les 992.1 Carrera. Vous êtes perdu entre tous les flat-6 ? Sachez que ce 3,7 litres baptisé B6 est extrapolé du 3 litres des 992.1 Carrera et bénéficie de turbos à géométrie variable. Le collecteur d'échappement est hérité de la 991.2 GT2 RS et la pression maxi atteint 1,4 bar. Il délivre 580 ch contre 650 ch pour la Turbo S (1,55 bar maxi) et fait ici l'impasse sur l'échappement Sport optionnel. Résultat, il marque plus par sa poussée (physique dès 3500 tr/mn) que par sa voix et se révèle peu attachant. Ne rêvez pas, à ce niveau de couple et de puissance, le flat-6 a coupé les ponts avec le traditionnel levier et la PDK 8 est imposée. Franchement, il est difficile de lui reprocher quoi que ce soit : réactivité, abnégation, implication. Elle survole les débats face à la boîte auto à 9 rapports de la GT 63 (Speedshift MCT 9G), au demeurant rapide puisqu'elle troque son convertisseur contre un embrayage multidisque. Mais la gestion déçoit au rétrogradage (tardif) et à la montée des rapports en manuel, si vous avez le malheur de cogner le rupteur. AMG a tout de même inclus une procédure de départ canon qui, associée à la transmission intégrale, devrait nous satelliser à Lurcy-Lévis.

Performances : victoire 911

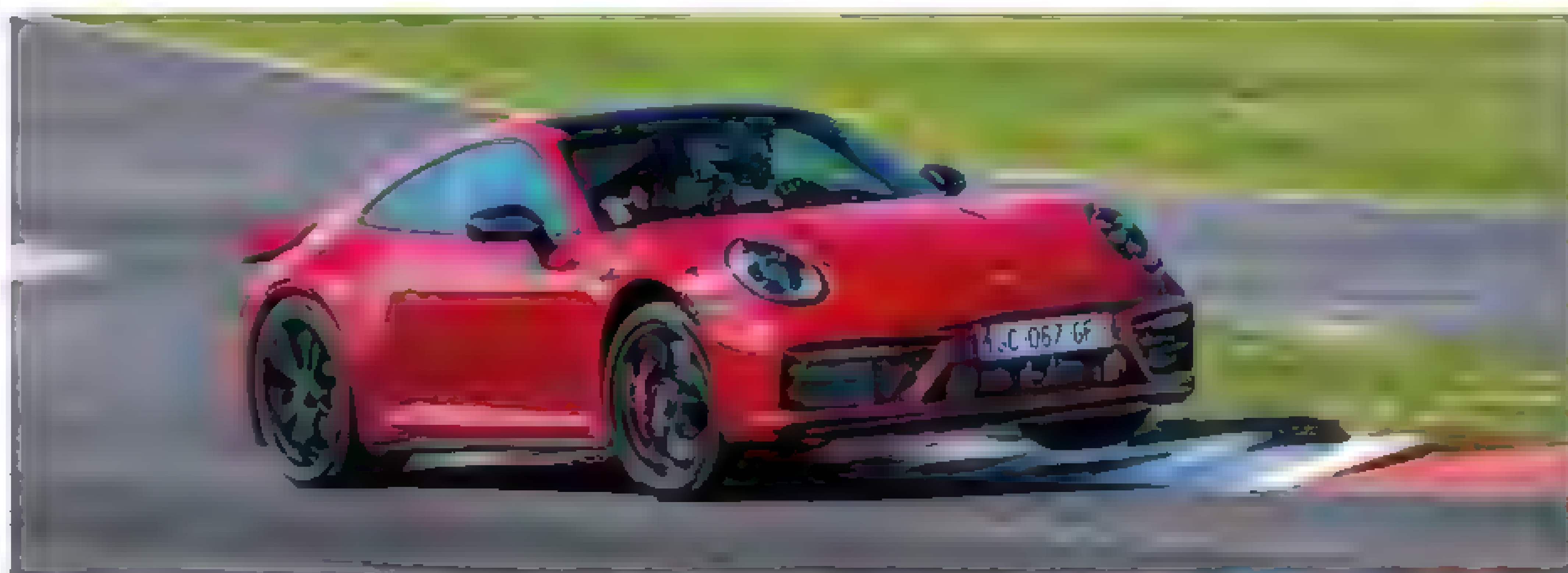
Après une virée champêtre traversant le Cher et l'Allier, les allemandes se préparent à un duel en bon et due forme sur la ligne droite de 1,5 km homologuée FIA. Elles déclenchent les hostilités par les reprises et l'AMG s'accroche de 80 à 150 km/h en Drive, avant d'accuser une seconde

LE V8 AMG PARVIENT À RESTER COMMUNICATIF, ALORS QUE LE FLAT-6 MARQUE **PLUS PAR SA FORCE QUE PAR SA VOIX**

de retard de 140 à 200 km/h. Même sans « S », l'arme atomique Turbo sévit et se contente de 5"5 sur cet exercice. À titre de comparaison, l'aînée GT-R Track Pack réalisait le même temps que la GT 63 de 80 à 150 km/h et devançait même la Turbo de 0"2 de 140 à 200 km/h. La 911 remporte donc le premier round. Le second aussi concernant les accélérations. Toutes les deux possèdent une formule magique pour se téléporter: le launch control, simple à déclencher. L'AMG décolle à 3 000 tr/mn sans aucune hésitation de la part de la boîte, de la transmission intégrale (embrayage piloté) et des Michelin Pilot Sport S 5 dédiés au grip proche d'un Cup 2. Imaginez, malgré les deux tonnes avec le conducteur à bord, le gros coupé reste à l'aspiration jusqu'à 100 km/h (+0"3) puis frise la sacro-sainte barre des 20"0 au 1 000 m (20"2). La 911 prend le large au-delà de 160 km/h (l'écart grimpe à 1"7 de 0 à 200 km/h) et l'humilie à la borne kilométrique en la franchissant en 19"3, à une vitesse de 267 km/h ! La victoire est sans appel. En plus, la Turbo coupe le souffle en s'élançant depuis 5 000 tr/mn avec une brutalité qui fait grincer des dents pour la transmission. Hallucinant. Même si l'on pratique cette procédure depuis la 997.2, elle estomaque à chaque fois. La GT 63 ne peut donc lutter contre l'ouragan Turbo en accélérations et se situe plutôt

Chrono Porsche 911 GTS (992.1)

La 992.1 GTS sort du catalogue mais avait elle aussi les atouts pour défier la nouvelle AMG GT 63. Avec "seulement" 480 ch, elle compense son déficit de puissance par un poids certes élevé (1630 kg mesurés) mais très nettement inférieur à celui de la Mercedes. Nous avons eu l'occasion de chronometrer la super Carrera il y a quelques mois sur notre piste de référence. Chaussée d'excellents Michelin Pilot Sport 4S, elle fait montre d'un grip exceptionnel pour une propulsion. Point de bagarre à la limite, ce que les plus joueurs pourront regretter, mais une précision chirurgicale et une agilité épatante permettant d'exploiter 100 % du couple généreux du flat 6 suralimenté. La temps de la Carrera S est ainsi amelioré d'une demi-seconde mais la Turbo, à peine plus lourde (+ 48 kg), tourne 8 dixièmes plus vite grâce à un panache mécanique incomparable. Pour 40 000 € de moins, cette désormais ancienne génération de GTS égale la nouvelle AMG GT 63 en performances pures et la surpasse sur piste. De quoi lui assurer comme toujours une belle cote en occasion.



Filiation: AMG GT S (2014-2021)

GT S (2016)

Moteur >> V8 biturbo, carter sec, 4 litres, 510 ch, 650 Nm
Transmission >> propulsion, boîte 7 à double embrayage
Poids annoncé >> 1570 kg
Perfs mesurées >> 0 à 100/200 km/h en 4''0/11''6, 400/1000 m D.A. en 11''8/21''1, 310 km/h
Prix au lancement / cote 2024 >> 144 000/90 000 €





Les matériaux et l'ambiance ont bien vieilli.



Très reculé et bas, le V8 biturbo délivre ici 510 ch.



La seconde création 100 % AMG a enflammé le Mondial 2014 et a été commercialisé dans la foulée, en 462 ch (GT) et 510 ch (GTS). Rappelons que la GT ne partait pas d'une feuille blanche puisqu'elle héritait du châssis alu de la SLS associé à un train arrière inédit (ouf!), à une traverse avant en magnésium, à une boîte à double embrayage (Getrag héritée de la SLS) rejetée à l'arrière et à un V8 issu de l'association de deux quatre cylindres des A 45 (2 litres turbo). Nous retrouvons avec joie un coupé GT S de 2016, grâce à la confiance de son propriétaire Richard et à la gentillesse de Jennifer. Un grand merci pour votre aide! Cote à cote, les deux générations semblent jouer aux poupées russes avec un cru 2024 à échelle 120 %. De profil, on constate clairement la différence de hauteur de toit, de caisse et de l'arrière-train (aileron fixe optionnel sur l'aînée). Les occupants, eux, ont le sentiment d'être assis sur les roues arrière, plus bas qu'à bord de la descendance, et sourient en revoyant le graphisme des compteurs analogiques. Les matériaux, eux, ont bien vieilli et l'on prend plaisir à retrouver plein de boutons sur la console, plus intuitive à utiliser comparée au tout numérique. Dès les premiers mètres à son volant, le contact plus franc par rapport à la GT 63 saute aux yeux. Puis les premiers enchaînements mettent en avant la moindre inertie et le côté rock'n'roll. Au point que la direction paraît trop vive, sensible. Les réactions sont nettement plus viriles et la poupe remue surtout aux gaz, mais gare encore une fois aux reprises de grip. Jennifer rejoint notre avis: *« l'ancienne est plus brutale, dès qu'il y a des bosses elle va dans tous les sens. Elle est plus fun, plus archaïque. La nouvelle est plus aseptisée, rivée au sol. Il faut l'emmener pour qu'elle glisse. Je suis mieux installée. Elle est plus confortable, parfaite pour tailler la route. »*
Au fond, le côté rebelle de l'ancienne génération - déjà alléchant à l'époque - la rend encore plus attachante avec le temps et l'avènement de sportives surpuissantes mais aseptisées.

AU-DELÀ DES CHIFFRES, LA POUSSÉE EST NETTEMENT PLUS SPECTACULAIRE ET **LE FEELING PLUS NATUREL CÔTÉ PORSCHE**



Facilité
Performances
Dynamisme

Trop neutre
Confort basse vitesse
Sonorité étouffée

Gestion de la masse
Performances
Grip

Gabarit
Gestion de boîte
Manque de naturel (feeling, sonorité)

au niveau de l'incroyable GTS propulsion (480 ch, 20"3). Elle colle tout de même une seconde à son aînée GT S (510 ch) et une demi-seconde à la GT-R (585 ch). Un exploit étant donné l'écart de poids vertigineux. Le seul modèle pesé à l'époque était une GT-R Track Pack, qui accusait tout de même 1670 kg sur la balance. Le dernier espoir pour déstabiliser la Turbo concerne la vitesse maxi, où chacune abaisse ses appendices pour dépasser « Mach 3 ». La star du jour ne démériterait pas mais resterait dans le rétro en terminant sa course à 315 contre 320 km/h pour le batracien furtif. Au-delà des chiffres, la poussée est nettement plus spectaculaire et brutale dans le clan Porsche.

Sur la piste : victoire Porsche

La tueuse 992 Turbo ne doit pas sa victoire uniquement à son excellent chrono. Puisque ces super GT iront rarement croquer du vibreur, nous allons avant tout nous focaliser sur leur déhanché en tutoyant les limites d'adhérence. Il faut d'abord saluer la pugnacité et l'équilibre de la star du jour, difficilement concevables avec une telle masse. L'avant encaisse le choc et minimise le sous-virage, grâce à la transmission intégrale privilégiant l'arrière, aux roues arrière directrices (maxi 2,5°), au différentiel piloté et à l'excellent grip des Michelin. De-là à faire pivoter l'arrière au placement, il ne faut pas rêver non plus. Une fois les pneus chauds, il se remue uniquement aux gaz. Il est possible de se débarrasser des transferts de couple sur l'avant en dégotant le mode Drift : interface Master des aides pour couper l'ESP, tirer sur les deux palettes en même temps puis confirmer avec la palette de droite. La GT 63, qui autorise déjà de petites dérives en temps normal devient ainsi une pure propulsion, joueuse et rebelle à l'image de l'ancienne génération. Mais gare aux reprises de grip ! Lors des longs et forts appuis, comme dans le Double Droit, elle manque aussi de constance et peut évoluer par facettes. Cela ne semble pas venir de la suspension, mais peut être de la transmission intégrale, du différentiel ou des pneus très tendres (comme avec la DB12 chaussée de Pilot Sport S 5). Quoi qu'il en soit, la GT 63 s'en sort bien, mais le conducteur aimerait un feeling plus naturel et des freins plus mordants, bien qu'ils fassent appel à des disques carbone/céramique (9000 €).

La confiance et le plaisir déboulent plus facilement à bord de la 911, même avec des disques acier voilés ! C'est dire. Cette 992 frisant pourtant la 1,7 tonne délivre des sensations plus épicées tout en étant plus facile à malmener. Elle se révèle d'ailleurs beaucoup plus neutre qu'une Turbo S bardée d'un châssis Sport et de barres antiroulis actives. Elle perd en vivacité au placement, sous-vire davantage et pivote moins naturellement. Il n'empêche, le grip est déjà fou et il existe peu de temps mort. La preuve, Nicolas signe un excellent 1'19"07 sur le Club, contre 1'18"31 pour la Turbo S et 1'19"90 pour la GTS (voir encadré) : *« elle est hyperneutre, hyperefficace et par certains côtés plus facile que la Turbo S. Elle engage moins physiquement. Quelque part, elle est plus homogène, plus Turbo dans l'âme. »* C'est justement ce qu'il manque à cette seconde génération de AMG GT : de l'homogénéité. *« Elle bouge beaucoup plus que la 911. Elle a du grip. On sent le poids. Le chrono est bon avec 1'20"37, on n'est pas loin d'une GT 63 4 portes en Cup2 avec laquelle j'ai pris plus de plaisir. On lui pardonnerait plus facilement si elle était plus douce, comme le SL. Là, on se bat, mais au final le plaisir n'est pas à la hauteur. »* Même si les pistards n'y trouveront pas leur compte, ce coupé devance l'ancienne GT S de 1"4 et s'approche davantage d'une ex-GT-R sur le Club (1'19"55) Ou d'une 992 GTS propulsion. Les prestations dynamiques restent surprenantes de la part d'un coupé de ce gabarit. La GT 63 conserve du caractère, du sex-appeal et de la voix. Mais cela ne suffit pas à justifier un tarif tutoyant les 200000 €, comme le lui rappelle gentiment la référence Turbo. ■

VERDICT

992 TURBO >> **17**

AMG GT 63 >> **15**

Cette nouvelle génération de GT a de quoi effrayer par son gabarit, sa masse, sa plateforme de SL… Mais elle s'en sort avec les honneurs! Elle possède encore un côté rebelle en allant chercher les limites d'adhérence ou en mode Drift. Le V8 continue d'être loquace, même s'il a besoin d'artifices. La stabilité et le grip bondissent. Les perfs et le chrono sur le Club sont d'un excellent niveau. Mais elle manque d'homogénéité en bataillant et de feeling sportif, authentique. La 911 Turbo remet les pendules à l'heure et possède toujours la double personnalité de l'originelle, en gardant trop de raideur à basse vitesse et de retenue niveau voix. Excellents, ses chronos s'intercalent logiquement entre la 992.1 GTS et la Turbo S.

MOTEUR		
Type (cylindres)	V8, injection directe	flat-6, injection directe
Disposition	avant, longitud nale	porte-à-faux arrière, longitudinale
Cylindrée (cm³)	3982	3 745
Alésage x course (mm)	83 x 92	102 x 76,4
Rapport volumétrique	8,6 : 1	8,7 : 1
Soupapes par cylindre	4	4
Arbre(s) à cames	2 doubles (calage var à l'admi. et à l'échap.)	2 doubles (calage var. à l'admi. et à l'échap)
Suralimentation	2 turbos	2 turbos
Pression maxi (bar)	1,2	1,4
Puissance maxi (ch à tr/mn)	585 de 5500 à 6500	580 à 6500
Puissance au litre (ch)	147	155
Couple maxi (Nm à tr/mn)	800 de 2500 à 5000	750 de 2250 à 4500
Couple au litre (Nm)	200,9	200,3
Régime maxi (tr/mn)	7000	7200
TRANSMISSION		
Type	intégra e	intégrale
Boite de vitesses	9, automatique	8, double embrayage
Commande	séquentielle	séquentielle
Rapport de boite, vitesse à 1 000 tr/mn et vitesse maxi 1re	5,35 - 7,4 - 52	4,89 - 8,9 - 64
2e	3,24 - 12,3 - 86	3,17 - 13,8 - 99
3e	2,25 - 17,7 - 124	2,15 - 20,3 - 146
4e	1,64 - 24,3 - 170	1,56- 28,0 - 201
5e	1,21 - 32,9 - 230	1,18 - 37,0 - 266
6e	1,00 - 39,8 - 279	0,94 - 46,4 - 320
7e	0,87 - 45,8 - 315	0,76 - 57,4 - 320
8e	0,72 - 55,3 - 315	0,61 - 71,5 - 320
9e	0,60 - 66,4 - 315	
Rapport de pont	3,27	3,02
Différentiel autobloquant	central et Ar pilotés	central et Ar pilotés
Antipatinage	déconnectable	déconnectable
Pneus (marque et type)	Michelin Pilot Sport 5 S	Pirelli PZero NA1
Dimensions av/ar	295/30 ZR20 305/30 ZR 20	255/35 ZR20 / 315/30 ZR21
Jantes AV/AR	10,5/11 x 20	9 x 20/11,5 x 21
CHÂSSIS		
Carrosserie	coupé 2+2 places	coupé 2+2 places
SCx (m²) - Cx	NC - NC	0,70 - 0,33
Suspension avant	triangles superposés combinés ressorts/amortisseurs interconnectés	triangles superposés combinés ressorts, amortisseurs barre antiroulis
Arrière	triangles superposés combinés ressorts/amortisseurs interconnectés roues directrices	multibras, combinés ressort amortisseurs barre antiroulis roues directrices
Amortissement	piloté, interconnexion	piloté
Contrôle de trajectoire	déconnectable	déconnectable
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)	crémaillère (électrique)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés percés carbone-céramique (420,360)	disques ventilés percés acier (408/380)
Étriers AV/AR (pistons)	fixes/flottants (6/1)	fixes (6/4)
Poids annoncé/mesuré (kg)	1895/ 1945	1640 / 1678
Répartition AV/AR (%)	1051 / 894 (54/46 %)	645/ 1033 (39/61 %)
Poids/puissance (kg/ch)	3,3	2,9
Réservoir (litres)	70	67
Long.-larg.-haut. (mm)	4728 - 1984 - 1354	4535 -1900 - 1303
Empattement (mm)	2700	2450
Voies AV/AR (mm)	1683 / 1686	1583 / 1600
PERFORMANCES		
Vitesse maxi (km/h)	315 en 7e	320 en 6e
Régime (tr/mn)	6 900	6 900
0 à 100 km/h	3"1	2"8
à 120 km/h	4"1	3"7
à 140 km/h	5"4	4"7
à 160 km/h	6"9	6"0
à 180 km/h	8"7	7"5
à 200 km/h	10"8	9"1
De 0 à 400 m	10"9 (200 km/h)	10"4 (213 km/h)
1000 m	20"2 (256 km/h)	19"3 (267 km/h)
De 80 à 150 km/h en Drive	4"3	4"1
De 140 à 200 km/h en Drive	6"3	5"5
Conso. moyenne (l/100 km)	14,1	11,1
Émissions C02 (g/km)	319	254
TARIF		
Prix (€)	199750	217386
Prix du modèle essayé (€)	222 550	261 876
Malus 2024 (€)	+ 60 000	+ 60 000
Puissance fiscale (CV)	51	51

BASES DE MESURES

MAGNY-COURS CLUB

La GT 63 n'offre pas la même homogénéité que la SL et retrouve un côté badboy en mode Drift. Cela dit, elle camoufle bien sa masse et signe un bon chrono, qui ne suffit pas à effrayer la terreur Turbo, facile à emmener et plus neutre qu'une Turbo S.

ÉPINGLE
70 km/h
72 km/h

LIGNE DROITE
205 km/h
216 km/h

DOUBLE DROIT
106 km/h
105 km/h

RAYON CONSTANT
103 km/h
102 km/h

PIF PAF
67 km/h
70 km/h

AMG 1'20"37 ★★★★

PORSCHE 1'19"07 ★★★★★

LURCY-LÉVIS

La tornade Turbo sévit en reprises et à l'accélération pour terminer sa course à 267 km/h réels! Mais la lourde GT 63 a le mérite de s'accrocher sur le 0 à 100 km/h, grâce à son grip et à son couple.

0 À 100 KM/H
3"1
2"8

400 M
10"9
10"4

1000 M
20"2
19"3



Avec 1945 kg mesurés, la GT est aussi lourde que le SL 63.

COMPLÉTEZ VOTRE COLLECTION

Tous nos essais depuis le N°1

ABARTH	
500	N°23
500 esse esse	N°28
500e	N°112
Grande Punto	N°14
Punto Evo	N°38
124 Spider	N°71/80

ALFA ROMEO	
MiTo	N°22
MiTo QV	N°34
Giulietta QV	N°38
Giulia Quadrifoglio	N°70/75
Giulia Quadrifoglio 2023	N°116
Giulia GTA/GTAm	N°100/102
Brera 3.2 V6	N°2
Spider 3.2 V6 Q4	N°6
8C Competizione	N°13
8C Spider	N°30
4C	N°55/57
4C Spider	N°64
Stelvio Quadrifoglio	N°83

ALPINA	
B3 S Biturbo	N°36
B3 Biturbo	N°58
B5 Biturbo	N°41
B5 GT Biturbo G30/31	N°112

ALPINE	
A110	N°79/82/85
A110 Légende GT	N°100
A110 2022	N°111/116
A110 S	N°91/92/96/97
A110 S 2022	N°104/105/111
A110 R	N°109/111 114
A110 Pikes Peak	N°115

ARIEL	
Atom 300	N°6
Atom 500	N°37

ARTEGA	
GT	N°37

ASTON MARTIN	
V8 Vantage	N°4
V8 Vantage 2008	N°21,116
V8 Vantage Roadster	N°10
V8 Vantage S	N°44
Vantage	N°81/85
Vantage AMR	N°91
Vantage F1 Edition	N°101
DB9	N°7
DBS	N°14
DB11	N°75
DB11 V8	N°80
DBS Superleggera	N°83
DBS Superleggera Vol.	N°89
DB12 V8	N°112
V12 Vantage	N°29
V12 Vantage S	N°60
GT12	N°66
Vanquish "2012"	N°49
Rapide	N°33
Rapide AMR et E	N°88
DBX	N°95
DBX 707	N°105

AUDI	
A1 TFSI 185 ch	N°40
A1 quattro	N°45/50/87
S1	N°57/61
UR-quattro	80'S
Sport quattro	80'S
200 quattro	80'S
S2	80'S
RS2	80'S
A3 Cabriolet 2.0 TFSI	N°17
S3	N°7
S3 2013	N°52/58
S3 Sportback 2020	N°96
RS3	N°39/41
RS3 "2015"	N°64.67
RS3 "2022"	N°102/104/108
RS3 "2023" PERF. ED.	N°112
RSQ3	N°93
TT 3.2 quattro	N°6
TT Roadster 2.0 TFSi	N°9
TT Road. 3.2 V6 quat.	N°9
TTS	N°20
TTS "2014"	N°60
TT RS	N°29/30
TT RS Mk2	N°72/74/79
A4 V6 3.2 FSI quattro	N°14
RS4	N°1
S4 Cabriolet	N°2
S4 V6 compresseur	N°25
S4 V6 turbo "2016"	N°74
RS4 Cabriolet	N°6
RS4 Avant	N°13
RS4 "B8"	N°47,49
RS4 "B9"	N°79/85/115
RS4 Comp. Plus	N°111
A5 Sportback	N°30
S5	N°11/18
RS5	N°34
RS5 "2017"	N°77
RS5 Sportback	N°91
S6	N°5
RS6 Avant	N°17
RS6 "2013"	N°52/53
RS6 Avant "2020"	N°97
RS6 Avant Perf.	N°115
RS7 "2020"	N°90
S8	N°3
RS e-tron GT	N°98/102
RSQ8	N°92
R8 V8	N°12/100
R8 V12 TDI Le Mans	N°20
R8 V10	N°27
R8 V10 Plus	N°49/51
R8 Spyder	N°34
R8 Spyder "2016"	N°73
R8 GT	N°37
R8 II V10 Plus	N°65,67
R8 II RWS	N°81
R8 II Mk2 Perfor.	N°85
R8 II RWD	N°95,97
R8 II RWD GT	N°108/114

BAC	
Mono	N°55

BENTLEY	
Continental GT Speed	N°16
Continental GT 2 V8 S	N°61
Conti.2 GTC Speed	N°64
Continental GT 3 W12	N°87
Conti. GT 3 Speed	N°103
Conti. GT 3 GTC V8	N°113
Flying Spur Speed	N°22

BMW	
M1	N° 107
130i	N° 1
135i Coupé	N°15
M 135i	N°49
M 135i xDrive	N°52
128ti 2021	N°98
M 135i xDrive 2020	N°90
M 135i xDrive 2022	N°105
123d Coupé	N°18
125i Cabriolet	N°20
1 M coupé	N°40.100
M235i	N°57/59
M240i xDrive	N°104
M2 F87	N°69/71
M2 Comp. F87	N°83.85/89
M2 CS F87	N°94/96/97
M2 G87	N°112/114
Z4 M Roadster	N°4
Z4 M Coupé	N°6
335i Coupé	N°7
340i M Performance	N°69
Z4 3.0 Si	N°8
Z4 "2009"	N°28
Z4 SDrive Si	N°30
Z4 M40i xDrive	N°88
M3 E92	N°12.13
M3 E46	N°40/98
M3 E90 Berline	N°20
M3 E92 GTS	N°35
M3 F80 / M4 F82	N°58.60
M3 F80 Pack Comp.	N°73
M3 CS F80	N°83
M340i xDrive	N°94
M3 Compet. G80	N°99/102
M3 CS G80	N°112/113/114
M3 Touring	N°111/115
M4 Cab	N°60
M4 F82 GTS	N°72
M4 F82 CS	N°78/79
M440i xDrive 2020	N°96
M4 G82 Comp.	N°98
M4 G82 CSL	N°107/108
i4 M50	N°103
M5 F10	N°45
M5 F90	N°83/85
M5 F90 Competition	N°83
M5 F90 CS	N°103
3.0 CSL	N°107
M6	N°7
M6 Biturbo	N°47
M6 Gran Coupé	N°52
M850i Coupé/cab'	N°85/94
M8 Gran Coupé	N°94
M8 Coupé	N°90/94
650i cab.	N°40
850i xDrive	N°7
X6	N°21
X6 M	N°33
XM	N°111
iX M60	N°106
i8	N°59

BRP	
Can-Am Spyder Road.	N°13

BUGATTI	
Veyron Super Sport.	N°37/59
Chiron	N°75
Chiron Super Sport	N°106

BYD	
Seal 3.8S	N°115

CADILLAC	
BLS 2.8 V6 Turbo	N°5
ATS-V	N°75
CTS 3.6 V6 AWD	N°15
CTS-V Coupé	N°37
CTS-V	N°67/73
STS-V	N°15
XLR-V	N°15

CARVER	
Carver One	N°7

CATERHAM	
Seven 165	N°55
Seven Superlight 120	N°42
Seven Superlight R300	N°46
Seven 485R	N°53
Seven 275R	N°65
Seven 340R	N°108
Seven 170R	N°116

CHEVROLET	
Corvette C6 Z06	N°4/10
Corvette C6 2008	N°18
Corvette C6 Z06 Perf	N°45
Corvette C6 ZR1	N°42
Corvette C7	N°56/60/116
C7 Grand Sport	N°76
Corvette C7 Z06	N°68/73
Corvette C7 ZR1	N°86
Corvette C8	N°93/102/103
Corvette C8 Z06	N°110/114
Camaro SS	N°43
Camaro V8 "2016"	N°73
Camaro Z28	N°68

CHRYSLER	
300C SRT-8	N°24

CITROËN	
AX Sport	80'S
C2 VTS	N°23

CUPRA	
Born V	N°103
Leon e-Hybrid	N°96
Leon VZ 300	N°100/101/102
Formentor VZ 2.0	N°96
Formentor VZ 5	N°100
Ateca	N°86/95

DALLARA	
Stradale	N°91

DODGE	
Challenger Hellcat	N°86
Viper SRT-10	N°7
Viper ACR	N°18
Viper Hennessey	N°18
Viper 2 GTS	N°86
Viper 4 ACR Extreme	N°86

DONKERVOORT	
D8 GT	N°26
D8 GTO	N°53.66
D8 GTO RS	N°76/90

DS	
DS3 Racing	N°38
DS3 Performance	N°75

FERRARI	
348 TB	80'S
F430	N°7
F430 Scuderia	N°14
458 Italia	N°31/42
458 Spider	N°43
458 Speciale	N°55.59
488 GTB	N°64
488 Spider	N°67
488 Pista	N°85
488 Pista Spider	N°89
F8 Tributo	N°90/95
296 GTB	N°104.108.113
296 GTS	N°109.113
California	N°25/31
California T	N°59
Portofino	N°88
Portofino M	N°101
Roma	N°95/99
Roma Spider	N°113
599 GTB Fiorano	N°5
599 GTB HGTE	N°29
599 XX	N°33
599 GTO	N°34
FF	N°40.61
GTC4Lusso	N°71
GTC4Lusso T	N°75
Purosangue	N°110
F12berlinetta	N°48
F12tdf	N°68
812 Superfast	N°77
812 Competizione	N°102
LaFerrari	N°58
SF90 Stradale	N°94
SF90 Stradale As.Fi.	N°100
SF90 Spider	N°106
SF90 XX Stradale	N°114
Daytona SP3	N°106

FIAT	
Panda 100 HP	N°9

FORD	
Sportka	N°12
Fiesta S	N°24
Fiesta ST Mk2	N°51
Fiesta ST200	N°71
Fiesta ST Mk3	N°84/85/101
Puma ST	N°97/112
Focus ST	N°2
Focus ST Mk2	N°47.52
Focus RS Mk2	N°27/29/32/100
Focus RS 500 Mk2	N°35
Focus RS Mk3	N°68/70
Focus RS Mk3 Perfo.	N°79
Focus ST Mk4	N°89/91/92
Mondeo 2.5 T	N°12
GT	N°7
GT 2017	N°76
GT40	N°7
Mustang Shel. GT500	N°10
Mustang Shel. GT2007	N°19
Mustang GT500 2010	N°35
Mustang Boss LS	N°44
Mustang "2015"	N°64/67
Mustang "2018"	N°81
Mustang Bullitt 2018	N°86/89
Mustang Sh. GT350R	N°68/77
Mustang Sh. GT500	N°93
Mustang Mach-E GT	N°104

GINETTA	
G40R	N°48/52

HONDA	
Civic 1.8 i-VTEC Sport	N°2
Civic Type R EP3	N°52/77
Civic Type R FN2	N°10
Type-R Champ. FN2	N°29/77
Civic Type R FK2	N°64/67
Civic Type R FK8	N°77/79
Civic Ty. R FK8 Ltd E.	N°96/97
Civic Type R FL5	N°109/114
Accord	N°21
CR-Z	N°34/38
S2000	N°46
NSX "2016"	N°72

HYUNDAI	
i20N	N°101/102
Veloster	N°42
i30N	N°79/87
Ioniq 5N	N°116
Genesis coupé 3.8	N°39

INFINITI	
G37S coupé	N°27

JAGUAR	
XK	N°5
XKR Coupé	N°8
XKR-S	N°41
XF SV8	N°18
F-Type	N°52
F-Type R Coupé	N°59
F-Type SVR	N°71/73
F-Type R 2020	N°94
F-Type P450	N°103
XE SV Project 8	N°82/90
F-Pace SVR	N°89

JEEP	
Grand Chero. Track.	N°92

KTM	
X-Bow	N°22/29
X-Bow R	N°41
X-Bow GT	N°52
X-Bow GT-XR	N°107/114

LAMBORGHINI	
Murciélago LP 640	N°6
Miura	N°11
Countach	N°11/103/106
Diablo	N°11/106
Gallardo Superleg.	N°12
Gallardo Nera	N°13
Gallardo Spyder	N°13
Gallardo LP560-4	N°21
Huracán	N°58
Huracán LP580-2	N°74
Huracán Perfor.	N°77/81/85
Huracán EVO	N°89/91
Huracán EVO 2WD	N°101
Huracán Tecnica	N°110
Huracán STO	N°102
Huracán Sterrato	N°116
Murciélago LP670 SV	N°29
Aventador LP700-4	N°47
Aventador SV	N°65
Aventador SVJ	N°84/95
Aventador Ultimae	N°106
Countach LPI 800-4	N°109
Veneno	N°65
Urus	N°86/93
Urus Perf.	N°108/111

LEXUS	
IS-F	N°18
LFA	N°31/39
RC F	N°62/64
LC 500 Cabriolet	N°116

LOTUS	
Exige S	N°5
Exige S V6	N°50
Exige RGB	N°40
Exige S V6	N°46
Exige S V6 roadster	N°53
Exige Sport 380	N°78
Exige Cup 430	N°85
Elise S1	N°77
Elise S	N°6
Elise S "2012"	N°48
Elise "2010"	N°34
Elise Club Racer	N°42
Elise SC	N°17/22
Elise Cup 250	N°70/78
Elise Sport 240 F.Ed.	N°100
Europa S	N°7
Europa SE	N°23
2-Eleven	N°13
3-Eleven	N°78
Evora	N°28.33
Evora S	N°37/40
Evora GT430	N°79
Emira V6	N°105.111
Eletre S et R	N°112

MARCOS	
TSO	N°11

MASERATI	
Coupé GranSport	N°4
Granturismo	N°12
Granturismo S	N°21
Granturismo Trofeo/Fol.	N°110
MC Stradale	N°41
Ghibli SQ4	N°87
Quattroporte Sport GT-S	N°15
Quattroporte GT-S	N°27
Levante Trofeo	N°91
MC20	N°99

MAZDA	
3 MPS	N°8
MX-5 2.0 Perform.	N°3
6 MPS	N°4
MX-5 Roads. Coupé	N°7
MX-5 2009	N°27,46
MX-5 ND	N°66
MX-5 ND Mk2	N°84.89
MX-5 RF	N°75

MCLAREN	
570S	N°67
570S Track Pack	N°79
570 GT	N°71/72
600LT	N°84/87
600LT Spider	N°87/91
620R	N°95/101
Artura	N°106
GT	N°90
MP4-12C	N°39/55
MP4-12C Spider	N°53
650S	N°59
675 LT	N°65,69/73/87/100
675 LT Spider	N°70
720S	N°76/82.85
720S Spider	N°87
765LT	N°98
765LT Spider	N°103/104/106
720S GT3X	N°103
750S/Spider	N°115
P1	N°56/61
Senna	N°83.87
Elva	N°98

MERCEDES-BENZ	
A 35 AMG	N°87/88
A 45 AMG 360 ch	N°53/54
A 45 AMG Mk2 381 ch	N°70
A 45 S AMG	N°89/92/97/104
CLA 45 S AMG S.B.	N°96
CLK 63 AMG	N°5
CLK 63 AMG Black Ser.	N°11
SLK 350	N°18
SLC 43 AMG	N°70
C 63 AMG	N°14
C 63 AMG coupé	N°43

- C 63 AMG BS — N°44
- C 63 S AMG — N°63/67
- C 63 S AMG Coupé — N°63/67
- C 63 S AMG E-Perf. — N°109,115
- E 63 AMG — N°6
- E 63 AMG "2010" — N°30
- E 63 AMG biturbo — N°42
- E 63 AMG "2013" — N°51/57
- E 63 S AMG — N°74/83
- CLS 63 AMG biturbo — N°45
- CL 63 AMG — N°8
- CL 63 AMG "2010" — N°36
- CL 65 AMG — N°11
- S 63 AMG Coupé — N°61
- SL 63 AMG — N°19
- SL 65 AMG BS — N°28
- AMG SL 63 — N°107
- SLR Roadster — N°12
- SLS AMG — N°30
- SLS AMG roadster — N°43
- SLS AMG Black S. — N°51
- AMG GT 63 S 4 p. — N°86/91
- AMG GT 63 S E-Perf — N°106
- AMG GT S — N°61/63
- AMG GT — N°71
- AMG GT R — N°74/79/95
- AMG GT R Pro — N°87
- AMG GT 63 4Matic+ — N°114

MG
- MG4 XPower — N°113

MINI
- Cooper S — N°8
- Cooper S JCW GP — N°8
- Cooper S JCW — N°23
- Cooper S Coupé JCW — N°45
- JCW GP II — N°51
- Cooper S "2014" — N°57
- JCW "2015" — N°64,65
- Clubman JCW — N°92
- JCW GP III — N°94/97

MITSUBISHI
- Colt Ralliart — N°26
- Lancer Ralliart — N°22
- Lancer Evo IX — N°4/100
- Lancer Evo X — N°14
- Lancer Evo X MR — N°20
- Lancer Evo X GSR — N°27

MORGAN
- Aero 8 — N°11
- Aeromax — N°21

NISSAN
- 350Z — N°6
- 370Z — N°30
- 370Z Nismo — N°54
- GT-R — N°28
- GT-R "2011" — N°40
- GT-R "2012" — N°45
- GT-R "2013" — N°55
- GT-R Track Pack — N°47
- GT-R 2017 Track ed. — N°79
- GT-R Nismo — N°69
- Juke Nismo — N°51
- Juke Nismo RS — N°70
- Juke R — N°47
- Juke R 2.0 — N°66

OPEL
- Corsa GSi — N°16
- Corsa OPC — N°10
- Corsa OPC Nürburg. — N°45
- Corsa OPC "2015" — N°64,65
- Astra OPC — N°2
- Astra OPC Mk2 — N°47 48
- Vectra Break OPC — N°2
- Vectra OPC — N°2
- Insignia OPC — N°30
- Zafira OPC — N°2
- Meriva OPC — N°4
- GT — N°10
- GTC Concept — N°11

PAGANI
- Huayra — N°48
- Huayra R — N°107

PEUGEOT
- 205 rallye — 80'S
- 205 GTi 1.9 — N°52
- 306 S16 — N°50
- 407 Coupé V6 — N°2
- 207 1.6 THP — N°8
- 207 RC — N°10
- 207 SW RC — N°16
- 208 GTi — N°52
- 208 GTi BPS — N°61,62/100
- 308 THP 175 — N°20
- 308 GTi — N°66/67
- 308 R Hybrid Proto — N°67
- 508 PSE — N°98
- RCZ — N°34
- RCZ R — N°55/56

PORSCHE
- Boxster S — N°11
- Boxster S Mk2 — N°27
- Boxster RS 60 Spyder — N°20
- Boxster Spyder 987 — N°116
- Boxster S (981) — N°45,48
- Boxster GTS (981) — N°58/62
- Boxster Spyder (981) — N°26
- 718 Boxster S — N°70/71
- 718 Boxster GTS — N°88
- 718 Boxster GTS 4.0 — N°105
- 718 Boxster 25 ans — N°107
- 718 Spyder — N°89
- 718 Spyder RS — N°113
- Cayman 2.7 — N°7
- Cayman S — N°1
- Cayman S Mk2 — N°26
- Cayman R — N°40
- Cayman (981) — N°54
- Cayman (981) S — N°51
- Cayman (981) GTS — N°60
- Cayman GT4 — N°63/64/67
- 718 Cayman S — N°72 67/74
- 718 Cayman GTS 4.0 — N°105
- 718 Cay. GT4 — N°89/91/96
- 718 Cay. GT4 RS — N°104/105
- 911 (964) C2 — 80'S
- 911 (996/2) GT3. — N°40
- 911 (997) 4S Cab. — N°1
- 911 (997) 4S — N°4
- 911 (997) Car. 4S kit — N°12
- 911 (997) Turbo — N°5
- 911 (997) Turbo Cab — N°12
- 911 (997) GT3 — N°5/29
- 911 (997) GT3 RS — N°8
- 911 (997) GT2 — N°14
- 911 (997) GT2 RS — N°36
- 911 (997/2) S — N°22
- 911 (997/2) 4S — N°23
- 911 (997/2) GTS — N°40
- 911 (997/2) SC — N°31
- 911 (997/2) Turbo — N°31
- 911 (997/2) Turbo S — N°35
- 911 (997/2) GT3 RS — N°54
- 911 (997/2) GT3 4.0 — N°42
- 911 (991) S — N°44/116
- 911 (991) S X51 — N°51
- 911 (991) Car. Cab — N°48
- 911 (991) Carrera 4 — N°49
- 911 (991) C4 GTS — N°63
- 911 (991) Targa — N°58
- 911 (991) GT3 — N°54/56
- 911 (991) GT3 RS — N°67
- 911 (991) R — N°72
- 911 (991) Turbo S — N°54/55
- 911 (991/2) S — N°67/73
- 911 (991/2) C4S — N°71
- 911 (991/2) GTS — N°78
- 911 (991/2) GT3 — N°76/79/81
- 911 (991/2) GT3 RS — 82/84/85
- 911 (991/2) GT2 RS — N°82/87
- 911 (991/2) Speedster — N°90
- 911 (992) Carrera PDK — N°98
- 911 (992) Carrera T — N°112
- 911 (992) S — N°86,88/91
- 911 (992) 4S — N°88
- 911 (992) GTS — N°102/103/105
- 911 (992) Dakar — N°112
- 911 (992) Sport Classic — N°108
- 911 (992) Turbo S — N°95/99
- 911 (992) GT3 — N°99 102
- 911 (992) GT3 Touring — N°107
- 911 (992) GT3 RS — N°110/114
- 911 (992) S/T — N°113
- Macan GTS 2022 — N°105
- Cayenne GTS — N°15
- Cayenne GTS 2022 — N°105
- Cayenne Hybrid 2024 — N°115
- Panamera Turbo — N°29
- Panamera Turbo S — N°42
- Panamera GTS — N°47
- Panamera II GTS — N°86
- Panamera hybrid — N°53
- Pan. Turbo S E-Hybrid — N°84
- Panamera 2021 — N°97
- Panamera GTS 2022 — N°105
- Taycan (propulsion) — N°99
- Taycan GTS — N°105
- Taycan Turbo S — N°90 94/97
- Taycan Sport Turismo — N°107
- 959 — N°3
- Carrera GT — N°3
- 918 SPYDER — N°56 61

RADICAL
- SR3 SL — N°43
- RXC Turbo 500 — N°65

RENAULT
- Twingo GT — N°12
- Twingo R.S. — N°24
- Twingo R.S. 2012 — N°46
- Clio Williams — N°51/115
- Clio 1 R.S. — N°51
- Clio 2 V6 Ph. 1 — N°115
- Clio 2 R.S. Ph. 2 — N°51
- Clio 2 R.S. Ph. 3 — N°51
- Clio R.S. Team (182 ch) — N°1
- Clio R.S. R27 — N°11
- Clio IV R.S. — N°51
- Clio IV R.S. Trophy — N°65
- Mégane R.S. — N°8
- Mégane GT 2.0 T — N°9
- Mégane R.S. F1 T. R 26 — N°9
- Mégane R.S. R26R — N°23/27 87
- Mégane R.S. DCi — N°11
- Mégane III R.S. — N°31
- Mégane III R.S. 275 — N°59
- Mégane III Trophy-R — N°60
- Mégane IV R.S. — N°80
- Mégane IV R.S. Cup — N°84/85
- Mégane IV Trophy — N°85/87
- Mégane IV Trophy-R — N°90/91
- Mégane IV.2 Trophy — N°101/109
- Mégane IV.2 R.S. Ultime — N°115
- Laguna GT — N°21
- Laguna coupé V6 — N°25
- Spider saute-vent — N°115

RUF
- RT12 — N°9

SAAB
- 9-3 V6 XWD — N°12
- 9-3 Turbo X — N°18

SEAT
- Ibiza Cupra — N°29
- Leon FR 2.0 TFSI — N°6
- Leon Cupra — N°9
- Leon Cupra R — N°31
- Leon Cupra "2014" — N°57/60

SECMA
- Roadster F-16 — N°24/44

SIN
- R1 550 — N°82

SKODA
- Fabia RS — N°36
- Octavia RS — N°1
- Octavia RS 2015 — N°62
- Octavia RS 2021 — N°99

SMART
- Fortwo Brab. Ultim. 101 — N°2
- Fortwo Brabus — N°13

SUBARU
- Impreza WRX — N°2
- Impr. WRX 2.0 R 2008 — N°13
- Impreza STi — N°3
- Impreza WRX STi 2008 — N°15
- WRX STi-S — N°36
- BRZ — N°46

SUZUKI
- Swift Sport — N°11
- Swift Sport 2012 — N°46
- Swift Sport Hybrid — N°101

TECHART
- Cayman GT Sport — N°9

TESLA
- Roadster Sport — N°38
- Model S — N°57
- Model S Plaid — N°109

TOYOTA
- Yaris GRMN — N°80
- GR Yaris — N°97/100/101/109
- GR Yaris phase 2 — N°116
- GT86 — N°46
- GR86 — N°104/106/108 109
- GR Supra 2.0 — N°94
- GR Supra 3.0 — N°88/89/91/109

TVR
- Sagaris — N°11

VOLKSWAGEN
- Up GTI — N°80
- Polo III GTI — N°5
- Polo IV GTI — N°37
- Polo V GTI — N°62
- Polo V R WRC — N°56
- Polo VI GTI — N°87
- Polo VI GTI 2022 — N°105
- Golf GT TSi — N°6
- Golf GTI 16S Oettinger — 80'S
- Golf GTI — N°8
- Golf V GTI Edition 30 — N°9
- Golf V GTI Pirelli — N°14
- Golf VI GTI Ed. 35 — N°45
- Golf VI R — N°33
- Golf VII GTI Perfo — N°55
- Golf VII GTI Clubsport — N°72
- Golf VII GTI — N°78
- Golf VII GTI TCR — N°86
- Golf R32 — N°2
- Golf VII R — N°57
- Golf VIII GTi — N°95/98
- Golf VIII GTi Club. 45 — N°10
- Golf VIII R — N°101
- Golf VIII R 20 ans — N°108
- Scirocco — N°22
- Scirocco R — N°33
- Eos 2.0 TFSI — N°8
- T-Roc R — N°91
- Passat CC V6 — N°20
- Passat R36 — N°24
- Touareg R — N°115

VOLVO
- C70 T5 — N°4
- C30 T5 — N°8
- S60 Polestar — N°74

WESTFIELD
- FW 300 — N°32
- FW 300 ST3 — N°46

ZENOS
- E10 R — N°68


FE-421-AW
69



Les apéricubes

Avant de passer au plat de résistance à base de centaines de chevaux, il était facile et peu onéreux, fut un temps, de prendre l'apéro au volant de savoureuses petites GTI. Voici deux beaux spécimens que l'on retrouve aujourd'hui sur le marché de l'occasion autour de 10 000 €.

PAR NICOLAS GOURDOL PHOTOS JORIS CLERC



En juillet 2001 sortait le numéro 407 du magazine Echappement, le livre de chevet qui deviendra peu de temps après mon premier employeur. En couverture, cinq mini GTI, de 120 à 125 ch et de 87500 à 110922 F! Si ça ne vous fait rien, même pas un petit pincement au cœur, nous ne partageons pas tout à fait les mêmes valeurs. Ce genre de comparatif me faisait vibrer il y a 23 ans et sa relecture m'émeut encore plus aujourd'hui. La belle époque paraît plus lointaine qu'elle ne l'est déjà tant le monde de l'automobile s'est depuis métamorphosé. Un monde fascinant, certes, mais impitoyable avec celles par qui la passion pouvait naître, mûrir, s'entretenir, en toute simplicité et à peu de frais. L'amour des supercars n'interdit pas un attachement fort et sincère à celles que l'on appelle affectueusement les bombinettes.
Prenez l'ami Kevin, boss de West Motors. Posséder un garage lyonnais aux faux airs de concession dubaïote ne l'a pas empêché de craquer il y a peu pour la Volkswagen miniature de sa jeunesse.
Il nous invite à (au moins) autant de prudence que si nous lui empruntions le Purosangue flambant neuf qui vient d'arriver dans son showroom.
À sa décharge, une aussi belle Lupo GTI qui totalise à peine plus de 40000 km, c'est rare et plus attachant qu'une portée de chatons. Elle n'en a peut-être pas l'air, mais la plus adorable des VW depuis la Coccinelle a 24 ans.
C'était elle, la vedette en une du magazine dont je vous parlais plus haut, prête à défier la rude concurrence de l'époque emmenée par le diabolique tandem 106 S16 / Saxo VTS. La Polo GTI était sortie un an plus tôt mais fut sportivement éclipsée par sa petite sœur.

GTI huppée

À sa sortie, la Lupo était chère, très chère même. 23 % de plus, pour être précis, que la reine Saxo. L'Allemande avait des arguments techniques, mais c'était surtout la première mini GTI contemporaine que l'on pouvait qualifier de huppée. Un quart de siècle plus tard, on reste très agréablement surpris par la qualité des plastiques, la finition et une foule de détails chics allant du cerclage chromé des compteurs au dessin du volant à trois branches gainé de cuir en passant par les commodos profilés ou encore les appuie-têtes ajourés (pour le look et surtout la rétrovision). L'accueil d'une Porsche 911 de la même époque ne fait pas meilleure impression... La voiture de Kevin coche en prime toutes les options, notamment la sellerie cuir et la climatisation.
La Lupo fut la plus petite voiture de sa catégorie, mais ses 3,52 m de long ne l'empêchent pas d'offrir un agréable sentiment d'espace derrière le volant tout en accueillant plutôt confortablement quatre adultes... sans bagages. La citadine délurée n'a presque pas de coffre à l'arrière mais n'en manque pas à l'avant. Sous le capot trône un quatre cylindres développant la bagatelle de 125 ch. Le même que celui de la Polo GTI. Si cette puissance vous paraît dérisoire, sachez que c'était le record du segment au début des années 2000 et convenez que pour propulser 978 kg tous pleins faits, c'est loin d'être ridicule. Rappelons au passage qu'en 2018, sa descendante baptisée Up' GTI se contentera de 115 ch...
Le trajet d'une quarantaine de kilomètres entre la banlieue lyonnaise et le cœur du Beaujolais nous donne déjà un bel aperçu du joyeux tempérament de la bestiole. La double sortie d'échappement centrale, caractéristique, sonne aussi bien qu'elle promet. L'avènement des moteurs turbo arrivera beaucoup plus tard. En ce début de millénaire, les quatre cylindres atmosphériques à 16 soupapes sont rois chez les GTI. Celui de Volkswagen est un 1,6 litre doté notamment d'un calage de distribution variable encore très peu répandu à l'époque dans le segment. Ce raffinement lui confère une souplesse étonnante à bas régime avec un couple maxi certes modeste (160 Nm) mais disponible dès 3000 tr/mn. Les reprises vigoureuses sont aussi à mettre à l'actif de l'excellente boîte à six rapports, un autre luxe pour l'époque. Précisons que la Lupo GTI est née en 2000 avec cinq vitesses avant d'en gagner une supplémentaire en 2001. La mise à jour n'aura rien d'anecdotique. Avec son étagement idéal, la nouvelle transmission transcende la voiture.

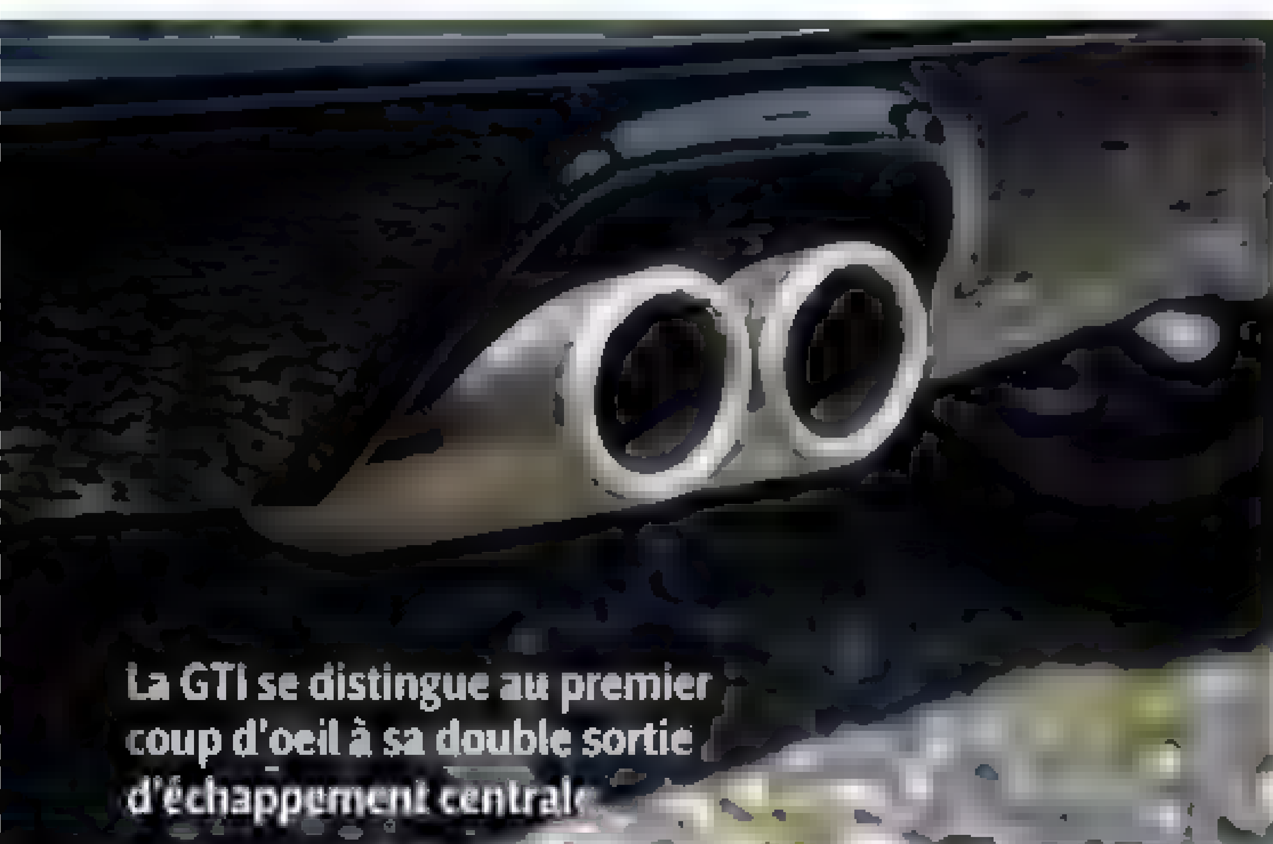
VOLKSWAGEN LUPO GTI (BV6)

Moteur >> 4 en ligne atmo, 1598 cm3, 125 ch à 6500 tr/mn, 152 Nm à 3000 tr/mn
Transmission >> traction, BVM6 (dès 2001)
Poids annoncé >> 978 kg
Perfs annoncées >> 0 à 100 km/h en 8"3, 205 km/h
Prix >> 17000 € en 2001
Production >> 6370 (BV5 et BV6 cumulées)
Cote actuelle >> 11000 €



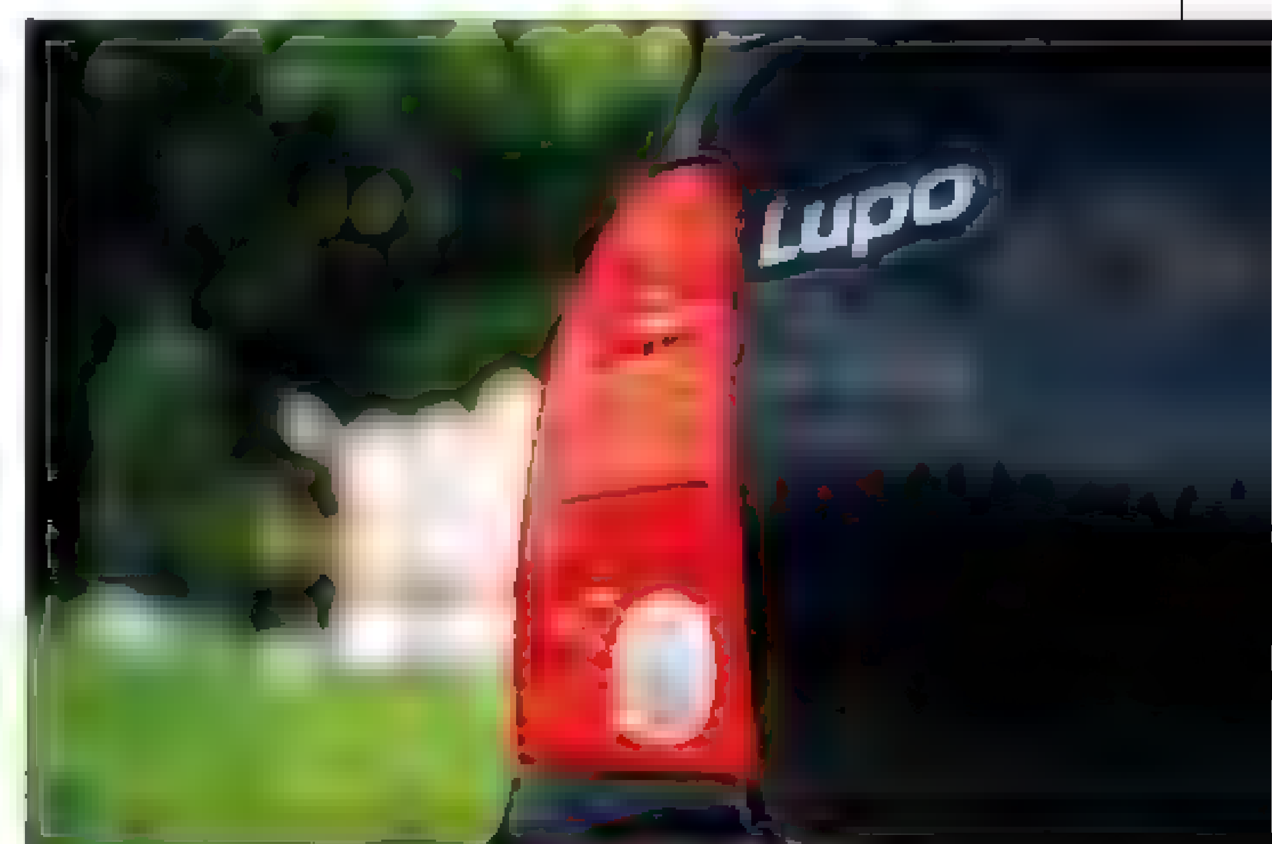


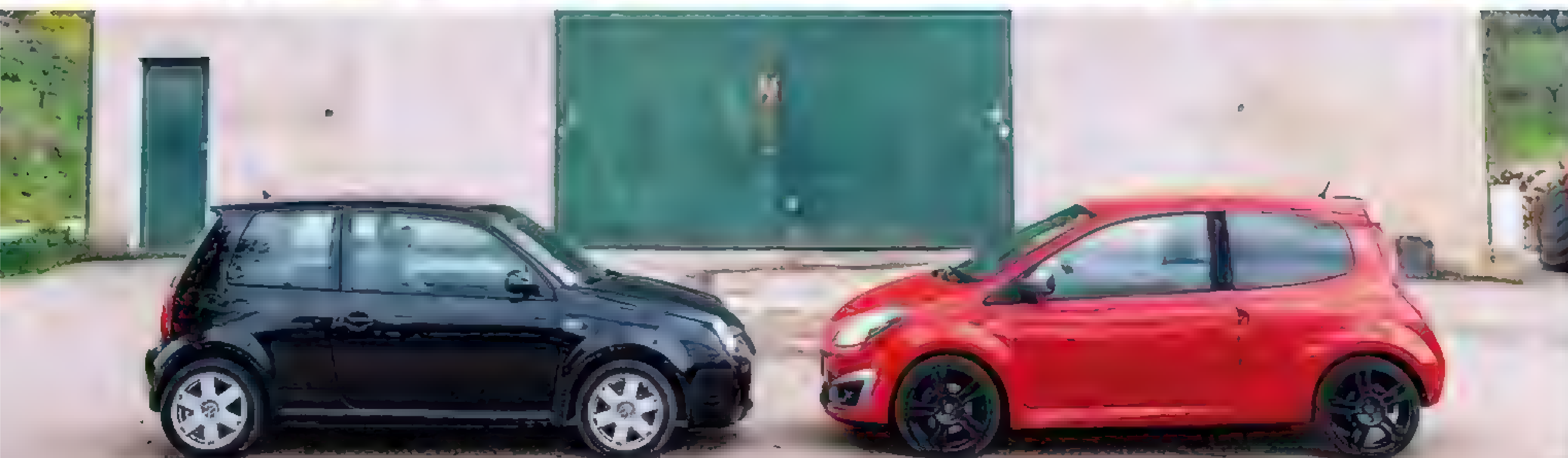
Il n'existe pas une mini GTI plus raffinée et mieux finie que la Lupo.



La GTI se distingue au premier coup d'oeil à sa double sortie d'échappement centrale.







RENAULT TWINGO R.S. PHASE 1
Moteur >> 4 en ligne atmo, 1598 cm3, 133 ch à 6750 tr/mn, 160 Nm à 4400 tr/mn
Transmission >> traction, BVM5 (pas d'autobloquant)
Poids annoncé >> 1049 kg
Perfs annoncées >> 0 à 100 km/h en 8"5, 201 km/h
Prix >> >> 15600 € en 2008
Production >> 3464 exemplaires
Cote actuelle >> 8500 €



L'efficacité de cette authentique R.S. est redoutable.






Les extensions d'ailes cachent des voies élargies de 6 cm !

La sixième se paie en effet le luxe de tirer plus court que l'ancienne cinquième! On passe alors son temps à jouer du petit levier et on en redemande tant la commande frise la perfection. La Lupo transpire la joie et la bonne humeur. Sans même avoir encore réellement mis le châssis en contrainte, le format, la légèreté et le savoureux tandem moteur/boîte procurent déjà des sensations qui donnent une furieuse envie d'éplucher les petites annonces. Bref, je m'amuse déjà bien avant que la partie de plaisir n'ait vraiment commencée. Celle-ci doit débuter au pied du col de Cambuse où nous retrouvons Florian et sa pimpante Twingo R.S. Phase 1. Pour être honnête, nous envisagions initialement plus qu'un simple duo. Saxo VTS, Panda 100 HP ou encore Ford Sportka étaient conviées mais une telle réunion n'est de toute évidence pas simple à organiser. Trouver des voitures d'origine est déjà une aventure...

Mini R.S., maxi châssis

Huit ans séparent la sortie de la Lupo GTI de celle de la première Twingo passée entre les mains de département sportif de la marque au losange. Au premier abord, rien ne laisse présager un tel écart d'âge, d'autant que les plastiques ou encore l'étanchéité des phares avant de la Renault supportent plutôt mal le poids des années. L'habitacle cheap et cruellement daté rend, par effet de contraste, celui de la Lupo encore plus raffiné et intemporel. En revanche, s'ils ne sont pas recouverts de cuir, les sièges de la Française offrent, eux, un maintien digne des prétentions sportives affichées. Il fallait bien çà pour accompagner le grip promis par les modifications colossales apportées au châssis. Comparée à la Twingo GT, la R.S. de base (Sport) repose sur des voies élargies de 6 cm (!) et jouit d'une suspension abaissée de 10 mm et raffermies de 30 % ! La version Cup que possède Florian en remet une louche avec une assiette abaissée de 4 mm supplémentaires et des ressorts 10 % plus raides. Alors forcément, « *ça tabasse* », prévient d'emblée le propriétaire. Au point de devoir changer deux fois en dix ans les rotules de direction, une maladie selon lui bien connue de ce modèle. On ne passe en effet à côté d'aucune aspérité de la superbe route qui serpente jusqu'en haut du col. Après tout, se faire un peu chahuter fait partie du charme d'une petite sportive de ce calibre, d'autant que cette fermeté n'a rien de gratuite. La Twingo est littéralement vissée au sol. Le train avant se montre précis et incisif tandis que l'arrière brille par une neutralité impressionnante pour une auto à l'empattement si court. C'est bluffant, voire grisant mais aussi un tantinet frustrant. J'avais gardé le souvenir lors de son essai dans Motorsport en 2008 d'une auto hyper efficace mais tout de même plus joueuse à la limite. C'est sans doute le cas sur circuit mais dans les virolos du Beaujolais, elle se contente admirablement de passer fort partout. Sur la piste Club de Magny-Cours, nous l'avions chronométrée en 1'33"86, 2 dixièmes seulement derrière la Clio 3 RS de 200 ch et deux secondes devant la Citroën C2 VTS. La 500 Abarth avait quant à elle été humiliée. Avec un tel châssis, la petite R.S. paraît bien vite sous motorisée. Il faut dire que près d'une décennie après Volkswagen, Renault n'a pas révolutionné le segment avec l'emploi d'un quatre cylindres 1,6 litres atmo'

Après tout, se faire un peu chahuter fait partie du charme d'une petite sportive de ce calibre

Le châssis de l'Allemande est nettement plus confortable mais aussi plus flou

développant 133 ch. Il ne manque lui non plus pas de caractère, notamment dans les tours, mais se révèle moins souple que le bloc de la Lupo et desservi par une vulgaire boîte cinq à la commande accrocheuse et aux verrouillages approximatifs. La Twingo est aussi un peu plus grande et donc plus lourde (+70 kg) ce qui ne lui permet pas d'égaler la Lupo en accélération. Cette dernière revendiquait officiellement 8"3 de 0 à 100 km/h et 29"4 au mille mètres départ arrêté. Ça peut faire sourire mais dans un pot de yaourt light, c'est déjà très chouette. Après le col de Cambuse, on change de monture et on enchaîne avec celui du col de Croix de l'Orme. Le contraste est saisissant. Les limites qui paraissaient insondables au volant de la Twingo sont bien plus perceptibles à bord de la Lupo. Le châssis de l'Allemande est nettement plus confortable mais aussi plus « élastique », approximatif, hésitant, en un mot plus flou. Elle prend plus de roulis, béquille gentiment, freine bien moins fort et passe clairement moins vite en courbe que la Française mais reste hyper agile, solide sur ses appuis et naturellement récréative. Ses belles jantes alu de 15" chaussées de pneus extra-larges (205 est un record dans le segment en 2000) lui assurent un grip remarquable et la tendance sous-vireuse marquée quand on force le trait reste facile à circonscrire. Vive la légèreté et l'empattement miniature ! Les essais de l'époque sont nombreux à parler d'un comportement pouvant devenir brusque à la limite. J'avoue - Kevin sera satisfait - ne pas être allé jusque-là. Florian est impressionné par le panache mécanique de la Lupo mais préfère le châssis en béton armé sa R.S.. Son point de vue est objectivement inattaquable, mais le charme que dégage la petite Volkswagen en fait à mes yeux une petite pépite autrement plus désirable. Quoi qu'il en soit, savoir que l'on peut s'offrir aujourd'hui ces deux bombinettes (et il y a en d'autres ci-contre) aussi attachantes et somme toute modernes pour environ 1/6e d'un super malus, n'est-ce pas réconfortant ? ■

D'AUTRES PETITES GTI ABORDABLES



CITROËN C2 VTS

Produite entre 2004 et 2009, la C2 VTS n'affiche ni les performances ni le comportement délicieusement joueur de son aînée, la légendaire Saxo. Son châssis n'en reste pas moins excellent bien qu'en deçà de celui de la Twingo R.S.. Un bel exemplaire se négocie autour de 7000 €.



MINI COOPER S (R56)

En 2007, la Mini Cooper S armée de son quatre cylindres turbo de 175 ch brilla lors d'un grand comparatif de GTI (Motorsport N°11). Avec une cote avoisinant 10000 €, cette GTI offre l'un des meilleurs rapports prix/performances du marché.



ABARTH 500

On trouve aujourd'hui des 500 Abarth de première génération (2008) pour moins de 10000 €. C'est une GTI certes attachante au premier abord mais bien trop mal suspendue et peu rigoureuse pour en faire une sportive parfaitement recommandable.



FIAT PANDA 100 HP

En 2006, Fiat se lâche et sort une Panda bodybuildée dotée d'une modeste puissance de 100 ch mais posée sur un châssis étonnamment agile et radical. L'amortissement manque de rigueur et l'ESP est castrateur mais le concept reste amusant. Sa cote avoisine les 8000 €.



FORD SPORTKA

Sortie en 2003, la Sportka ne dispose que de 95 ch mais représente aujourd'hui l'une des meilleures affaires sur le marché des sportives d'occasion. Pour moins de 4000 €, vous pouvez vous offrir une GTI authentique, légère et ultra-attachante. Peut-être un futur collector.



PEUGEOT 106 S16

La 106 et sa proche cousine, la Saxo VTS, représentaient au début des années 2000 et représentent encore aujourd'hui un Graal chez les petites GTI en matière de plaisir de pilotage et de performances. Peu de voitures sont en vente et la cote dépasse aujourd'hui les 10000 €

LOTUS ELISE (S3)

La cote de nos chères sportives flambe et nous vous aidons à réaliser des rêves raisonnables. Cette fois, nous souhaitons mettre en avant une icône du roadster light, qui reste accessible tout en maintenant sa cote : la dernière évolution de l'Elise !



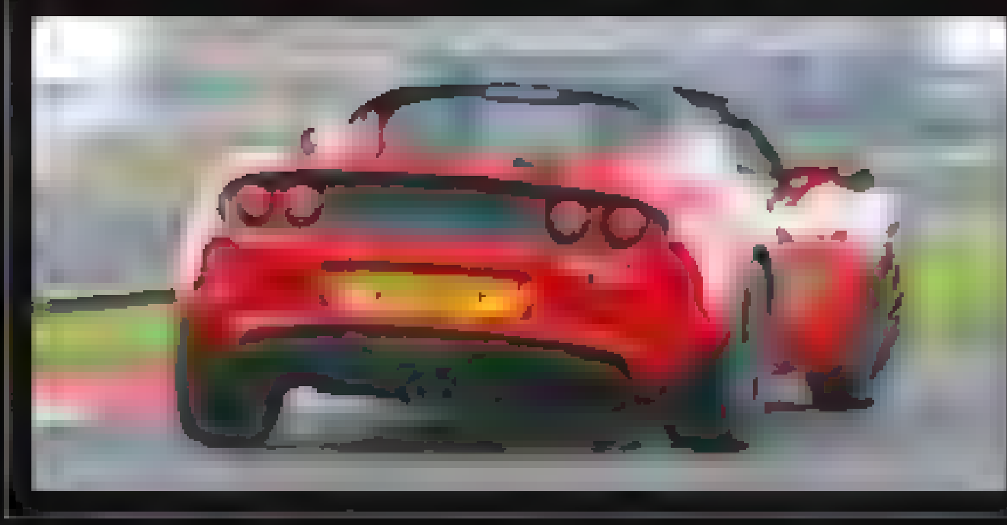
Cette petite anglaise fait chavirer nos cœurs depuis 1996. Après deux évolutions et 35124 exemplaires produits, elle a déserté l'usine d'assemblage de Hethel fin 2021. Sans aller jusqu'à craquer pour les versions suralimentées qui viennent naturellement à l'esprit, nous pointons du doigt ici la version de base sortie en 2010, marquant l'arrivée d'une mécanique « downsizée » d'origine Toyota: le 1,6 litre de 136 ch. Lotus annonçait à l'époque 254 changements matérialisés surtout par un regard adoucit délaissant les doubles optiques pour des phares en amande soulignés de LED.
La calandre est simplifiée et devient plus joviale. Quant au capot moteur, dont l'ouverture est cachée entre le siège et la porte conducteur, il devient plus aéré et bombé pour accueillir ce quatre cylindres. La toile de secours faisant office de toit (à l'étanchéité perfectible et au montage complexe) chapeaute toujours un habitacle ultra-épuré mettant en avant la baignoire en alu et marqué par l'arrivée de quelques gadgets inutiles: bouton de démarrage, porte-gobelet et régulateur de vitesse optionnels... Et pourquoi pas la direction assistée tant qu'on y est? N'ayez crainte, les assistances se cantonnent à un ABS typé course et cette évolution ne grossirait que de 16 kg par rapport à la S de même puissance (évolution S2). Lotus continue de piocher dans la banque d'organes Toyota pour troquer le bon vieux 1,8 litre de 136 ch contre un 1,6 litre de même puissance, officiant par exemple sur les insipides Auris en France.

Timide

Déjà, à l'époque, l'objectif était de diminuer les émissions en s'équipant d'une distribution entièrement variable: calage des arbres à cames côtés admission et échappement, ainsi que levée variable des soupapes d'admission (Valvematic) comparable au système Valvetronic BMW permettant de supprimer le papillon des gaz en gérant finement le remplissage des cylindres en fonction du régime et de la charge. Ce petit quatre pattes revendique ainsi une consommation en baisse de 20 % et des rejets de CO_2 qui feraient encore bonne figure de nos jours avec 149 g/km. Imaginez, il écoperait d'un malus de 2049 €.
Les vertus de la légèreté échappent aux récents actionnaires de la marque... Quelle tristesse.
En échange, il ne faut pas demander la lune à ce 1598 cm3. Il devient moins coupleux et plus pointu que son aîné 1,8 litre. Il réclame par exemple plus de 20'' pour passer de 80 à 150 km/h en 5e, c'est à peine mieux que la Twingo RS testée dans les pages précédentes. Ce bloc se révèle éteint sous 4000 tr/mn et sort brusquement de sa torpeur passée cette limite. Il ne provoque pas le grand frisson et un échappement loquace lui ferait le plus grand bien. Mais il séduit tout de même par sa rage dans les tours et le changement de ton qui l'accompagne. Malheureusement, il n'est pas épaulé par la démultiplication de la boîte provenant de chez Toyota, digne d'une sage familiale avec une 6e ultra-longue. Il faut donc jouer du levier pour en tirer la quintessence, en bien décomposant les changements de rapport. Résultat, bien que le poids annoncé soit inférieur

L'ÉVOLUTION CLUB RACER

En 2011, Lotus allège son entrée de gamme de 25 kg en supprimant la hi-fi, les isolants, le verrouillage centralisé et en greffant une batterie ainsi qu'une capote plus light. Et tout cela pour un tarif inférieur de 4000 €! La liste des options comprend une ligne d'échappement en inox et une admission Cup permettant de gagner 4 ch, un peu de rage et quelques décibels (Power Pack). La Club Racer cache également une barre antiroulis avant réglable. Par rapport à l'Elise classique, elle stagne en accélérations (28''1 au 1000 m), mais progresse d'une seconde sur le Club (1'29''71) en chaussant les mêmes gommes.







Optionnel, ce porte-gobelet fait son apparition sur la S3.





Le 1,6 litre Toyota de 136 ch remplace son homologue 1,8 litre.

TECHNIQUE	
Moteur	4 en ligne
Disposition	centrale Ar, transversale
Cylindrée (cm³)	1598
Alésage x course (mm)	80 x 78,5
Rapport volumétrique	10,7: 1
Soupapes par cylindre	4 (levée variable)
Arbre(s) à cames	double (calage variable à l'admi. et à l'échap.)
Suralimentation	
Puissance maxi (ch à tr/mn)	136 à 6800
Puissance au litre (ch/l)	85
Couple maxi (Nm à tr/mn)	160 à 4400
Couple au litre (Nm/l)	100
Régime maxi (tr/mn)	6 800

TRANSMISSION		
Type		propulsion
Boîte de vitesses		6, manuelle
Commande		grille en H
Rapport de boîte, vitesse à 1 000 tr/mn et vitesse maxi	1re	3,54 - 7,6 - 52
	2e	1,91 - 14,1 - 96
	3e	1,31 - 20,6 - 140
	4e	0,97 - 27,8 - 189
	5e	0,82 - 32,9 - 204
	6e	0,70 - 38,5 - 204
Rapport de pont		4,29
Blocage de différentiel		non
Antipatinage		optionnel, déconnectable
Pneumatiques		Yokohama Neova AD07 LTS
Dimensions av/ar		175/55 R16 / 225/45 R17

CHÂSSIS	
Carrosserie	roadster, places
SCx - Cx	NC - NC
Suspension avant	triangles superposés, combinés ressort/amortisseur, + barre antiroulis
Arrière	triangles superposés, combinés ressort/amortisseur, pas de barre antiroulis
Amortissement	passif
Contrôle de trajectoire	non
Direction (assistance)	crémaillère (hydraulique)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés (282/282)
Étriers AV/AR (pistons)	fixes/flottants (2/1)
Poids annoncé (kg)	876
Poids/puissance (kg/ch)	6,4
Réservoir (litres)	40
Long. - larg. - haut. (mm)	3785 - 1719 - 1117
Empattement (mm)	2300
Voies avant/arrière (mm)	1457 / 1507

PERFORMANCES	
Vitesse maxi (km/h)	204
Rapport	5e à 6200 tr/mn
De 0 à 100 km/h	7"2
à 120 km/h	10"1
à 140 km/h	13"9
à 160 km/h	19"4
à 180 km/h	-
à 200 km/h	-
400 m départ arrêté	15"1 (145 km/h)
1000 m départ arrêté	28"1 (183 km/h)
De 80 à 150 km/h en 5e/6e	20"8 / 30"8
De 140 à 200 km/h en 5e/6e	-
Conso. moyenne (l/100 km)	6,3
Émissions CO2 (g/km)	149

TARIF	
Prix 2010 (€)	38 535
Côte moyenne (€)	40 000
Puissance fiscale (CV)	9

SÉRIE

ABS, sièges Probax
Climatisation, étriers Brembo avant

OPTIONS

Pack Sport, porte-gobelet
Antipatinage, régulateur de vitesse


Vous ne voudrez plus ressortir de cet habitacle épuré !

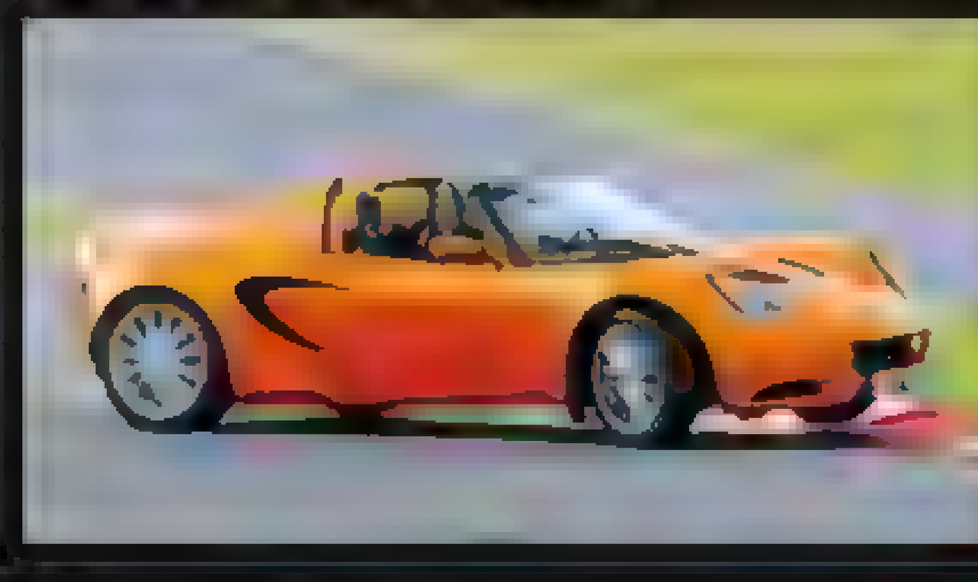
à 900 kg, les accélérations ne sont pas foudroyantes et le 1000 m est avalé en 28"1, comme une 308 GTI ou une BRZ, à une seconde de la Clio 4 RS. Qu'importe, l'intérêt est ailleurs.

Pureté sommitale

Il suffit d'un tronçon sinueux pour que l'adrénaline bondisse, calé au ras du sol avec le petit volant Momo entre les mains. On ne se lasse pas de ces sensations aussi brutes, d'un contact si naturel avec la route. Vous ressentez tout ce qu'il se passe et en échange, ce roadster réclame que l'on s'occupe de lui. Juste retour des choses. Lors du dernier remaniement, Lotus n'a pas jugé opportun de revoir le châssis et les réglages de suspension. Tant mieux, nul besoin de toucher à une recette quasi parfaite. L'absence de direction assistée s'oublie vite avec un telle plume. L'Elise vise sa proie, charge l'avant à l'aide des freins et enroule les courbes en conservant un maximum de vitesse grâce à son grip phénoménal. Elle n'est pas là pour flamber de la gomme et fait vibrer par sa précision, sa vivacité ou son équilibre parfait.
Au fil des kilomètres, elle surprend aussi par la qualité de son amortissement qui croit en augmentant le rythme et dont le filtrage n'écarte pas le confort. Ah, les joies de l'allégé! Ce roadster crée une dépendance et l'Elise en général mérite une place au sein du garage idéal. Avec ses modestes 136 ch, cette version ne vise pas des records en piste, mais excelle sur des tracés techniques comme notre circuit Club (voir encadré).
Si vous en voulez plus, il faut vous tourner vers les versions suralimentées R (192 ch) ou SC (220 ch) qui réclament environ 10000 € de plus. Si votre budget reste inférieur à 40000 €, la seconde évolution vous tend les bras et avoisine les 30000 € avec le 1,8 litre de 136 ch. Bref, vous n'avez plus aucune excuse et une « Elisethérapie » vous fera le plus grand bien dans ce monde envahi de pachydermes, au point de ne plus vouloir vous en séparer. ◻

À L'ÉPREUVE DE MAGNY-COURS CLUB

Nous avons eu l'honneur de tester cette « S3 » sur nos terres au printemps 2010, comme l'attestent nos photos de l'époque. Nicolas Gourdol avait relevé le manque de panache de la mécanique desservie par les rapports de boîte. Mais il avait totalement fondu face au plaisir de pilotage unique que cette Elise distille: freinage exceptionnel, équilibre parfait et amortissement remarquable. Chaussée de Yokohama Neova, la plume est dans son élément sur le Club et parvient à tourner en 1'30"90, au niveau d'une Clio 4 RS Cup ou d'une Polo GTI de 2018.



FICHES DÉJÀ PARUES

La Collection *Motorsport* est un recueil d'essais des meilleures sportives d'hier et d'aujourd'hui. Des textes synthétiques, des descriptifs techniques complets ainsi que les performances détaillées vous permettront de comparer de façon simple et rapide des autos de taille, de puissance ou d'époques différentes.

Pour tout savoir sur vos sportives préférées, cultivez votre passion avec la Collection Motorsport !



« Le vrai souci avec les petites GTi qui ont 20 ans, c'est de trouver les pièces ! »

Pour mieux appréhender notre marché bouleversé par les taxes, nous vous proposons un point sur les occasions récentes et les Youngtimers en compagnie de Silvère Imbert et Pierre-Hervé Ponceau de Moteur&Sens et Forever Automobiles.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS LAURENT VILLARON / MOTEUR&SENS



Pierre-Hervé Ponceau et Silvère Imbert font évoluer le nom de Forverer Young vers Forever Automobiles pour ne plus se limiter aux anciennes.

MOTORSPORT Comment se porte le marché en occasions récentes et en Youngtimers ?

MOTEUR&SENS *Sur l'occasion récente, on a constaté suite aux ponts et aux vacances un ralentissement de l'activité de l'ordre de 5 %, qui est commun à tout l'univers du luxe. Ca repart maintenant. Concernant les Youngtimers, des sportives qui ont en fait 20 ans chez nous, ça marche plutôt bien et la gamme de prix oscille entre 40 et 70 000 €. Il faut toujours être au bon prix, on essaie de s'aligner sur les dix premiers prix des sites connus comme La Centrale ou Le Bon Coin. Pour ne pas être associés uniquement à des anciennes, nous allons faire évoluer le nom Forever Young vers Forever Automobiles. Nos marges sont assez réduites et nous misons sur le volume. Pour soigner notre réputation, nous devons amener de la qualité à un tarif très intéressant. C'est compliqué en termes d'équilibre financier. Même ceux qui ont un coup de cœur se renseignent sur le marché et ne veulent pas payer 15 % de plus. Il y a deux typologies de clients, les attentistes qui repoussent leur achat à juillet/août parce qu'ils sont en plein bilan d'activité ou débordés et les pressés qui veulent être livrés tout de suite.*

MS Est-ce qu'il y a des sportives qui méritent un coup de projecteur en ce moment ?

M&S *Aujourd'hui, toutes les AMG 63 atmosphériques relèvent de la bonne affaire parce la mécanique est fiable et que la décote est importante. Chez Ferrari, une 599 se négocie entre 120 et 130 000 € ! Attention, cela peut devenir des pièges si elles n'ont pas été bien vérifiées... Les R8 V10 font partie des bonnes affaires intrinsèques, que ce soit l'ancienne génération à partir de 80 000 € ou la V10 Plus à 115 000 €. À ce prix-là, c'est un truc de fou ! Sur les premières, les autos qui ont été beaucoup sollicitées peuvent avoir un châssis fêlé au pied du bas du parebrise car il travaille énormément. Il faut aussi vérifier les amortisseurs qui, avec l'usure, peuvent taper dans le châssis. L'entretien du V10 est cohérent et la main d'œuvre Premium Audi reste moins chère que chez Lambo' ou Aston Martin. Il n'est pas rare de trouver un taux horaire à 250 € de l'heure actuellement chez les marques de luxe !*

MS Puisque nous parlons d'anglaises dans ce numéro, quels modèles conseillez-vous en Youngtimers et en récentes ?

M&S *Vous parlez de Bentley, justement c'est la marque reine de la décote ! La première génération de Continental GT s'échange autour de 50 000 €, alors qu'elle a un W12 de 560 ch. Même avec les dernières générations, en quelques années, la décote est stratosphérique. C'est une chance de rouler avec une auto coûtant neuve dans les 200 000 €. On vend aussi une Mulsanne qui coûtait neuve 400 000 € et aujourd'hui 99 000 € avec 28 000 km. Chez Rolls, c'est pire, nous avons vendu une Phantom à 100 000 €. Au prix d'une RS3, on peut s'offrir une voiture de chef d'état ! C'est un univers à part. La grande classe reste de rouler en Jaguar Type E, mais les gens ne veulent plus se*



Le showroom va être remodelé prochainement.

prendre la tête avec des anciennes et elle est difficile à vendre. Autre exemple, la Vanquish qui a une classe folle et fait partie des voitures de James Bond se trouve à 60 000 € avec un super entretien et seulement 30 000 km. Ok, la boite a vieilli. Mais la ligne, le V12, tout est somptueux... Comme pour les autres, il faut être prêt à assumer l'entretien ou de coûteuses réparations. En l'achetant auprès d'un revendeur qualifié, sérieux, on minimise les risques. Par exemple, on conseille d'avoir un matelas de 10 000 €, au cas où. Nous avons aussi pas mal de Morgan ! Ce n'est pas très sportif, mais c'est une belle fabrique à souvenirs. Il y a peu de demande, mais c'est un super jouet. Nous n'avons pas de Lotus en ce moment parce que nous avons tout vendu ! Ce sont des bonnes affaires au regard du marché actuel. La cote est remontée et elle est désormais ultra stable. Si on recherche une sportive qui amène beaucoup d'émotion, capable de faire de la piste, peu coûteuse à entretenir et raisonnable au niveau de consommables, une Exige 350 est un super investissement autour de 80 000 €. Sur les Elise S2 à 30 000 €, il faut se méfier quand même des pompes à eau, amortisseurs, chocs sur la coque alu... Concernant McLaren, il y a toujours une décote de la première main, puis ça se stabilise beaucoup. Aujourd'hui, une 675 LT Spider vaut 300 000 €, contre 400 000 € neuf. Mais cela change et la 765 LT n'a pas de décote. Les LT à la production limitée gardent leur valeur. McLaren trouve de plus en plus sa place ! Ce constructeur a souffert d'une mauvaise réputation en raison de pannes, mais il a redressé la barre. Nous vendons entre 40 et 50 McLaren par an et les clients sont globalement satisfaits.

MS Enfin, comment faut-il s'y prendre pour acheter une petite GTi à 10 000 € ?

M&S *Ces GTi ne sont pas chères et sympas. Il faut contrôler la rouille et toutes les pièces d'usure car ce sont des autos qui ont beaucoup roulé. Généralement, il y a un décalage entre l'exigence des clients et le produit qui a 20 ans. Le vrai souci, ce sont les pièces. Les constructeurs n'en reproduisent plus. On peut attendre des pièces deux ou trois mois en fouillant sur Le Bon Coin ou eBay et faire du bricolage. Il faut s'attendre à bricoler, sinon il ne faut pas se lancer dans ce genre d'achat. C'est pour cela que l'on va écarter ce genre d'autos chez Forever parce que c'est devenu trop compliqué d'amener de la qualité et de conserver une marge. Soit il faut totalement les restaurer et les vendre très cher. Dans ce cas, on se fait insulter... Soit c'est un produit moyen et ça ne plait pas non plus. L'équation n'est pas bonne. On est très exigeant sur l'origine et le suivi. Et nous allons l'être de plus en plus, quitte à refuser des dépôts/ventes. Il en va de notre équilibre économique et de notre réputation.* ■





Cette sublime Mulsanne de 2010 totalisant seulement 38 500 km est à vendre à 99 900 €.



Si notre match vous a fait craquer, une Lupo GTi de 2003 est à vendre chez Forever à 11 900 €.

NOS CHRONOS À **MAGNY-COURS**



375
voitures chronométrées

243
km/h: en bout de ligne droite avec la Senna

6200
kilomètres environ parcourus sur ce tracé

49
marques représentées dans le classement

LE CIRCUIT

La piste Club de Nevers Magny-Cours est notre base de référence depuis 2008. Nous l'avons choisie pour sa variété et son développement assez faible. Ce tracé permet de synthétiser les qualités d'une voiture de sport, quelle que soit sa puissance. La piste de 2,53 km dispose d'une ligne droite de 700 m que nous tronquons en prenant la chicane. Le circuit peut être loué. Contact: 03 86 21 80 85.

LA MÉTHODE

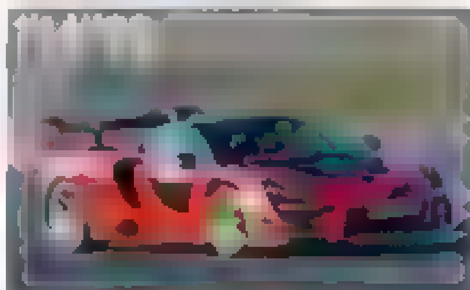
Tous les chronos sont effectués par Nicolas Gourdol, sur trois à quatre tours. Le chrono est ainsi "naturel", l'idée n'étant pas d'aller chercher le temps absolu. Cet exercice est naturellement influencé par la météo, mais nous avons pu constater que ce facteur aléatoire joue, sauf très gros écarts de température, dans des proportions assez faibles.

Chronos du mois

(1) Pneus usés/inadéquats
(2) T° > 30 °C
(3) T° < 0 °C
(4) Voiture fatiguée
(5) Michelin Pilot Supersport
(6) Voiture modifiée
(7) Pneus ContiSportContact 5p
(8) Freins fatigués
(9) Pneus slicks
(10) Piste humide

TOP 3 GT

McLaren Senna



Corvette C8 Z06 (Cup R)



296 GTS AF (Cup 2 R)



TOP 3 BERLINES

AMG GT 4 p 63 S (Cup 2)



AMG GT63 S E Perfo.



AMG GT63 S E Perfo.



TOP 3 TRACTIONS

Mégane 4 R.S. Trophy-R



Mégane 4 R.S. Trophy 2019



Honda Civic Type-R (FL5)



TOP 3 RADICALES

Radical RXC Turbo



Dallara Stradale



Donkervoort GTO





Formule Renault 2.0	Radical SR8 RX	Radical SR3 RS	Mitjet Supertourisme	Porsche 911 Cup (992)	McLaren Senna	Porsche 911 Cup (991)
Corvette C8 Z06 (Cup 2R)	296 GTS AF (Cup 2 R)	Radical RXC Turbo	991/2 GT2 RS (Cup 2 R)	992 GT3 RS (Cup 2 R)	488 Pista (Cup 2 R)	Dallara Stradale
Radical SR3 SL 1'16"40	McLaren 765LT Spider	Lamera GT	Huracán Evo	McLaren 720S	Donkervoort GTO	Huracán STO 1'16"89
Ligier JS2R	Huracán Performante	Aventador SVJ	992 GT3 (Cup 2R)	Lamera Cup (slicks)	Huracan Tecnica	991/2 GT2 RS (Cup 2)
McLaren 675LT	McLaren 620R	992 GT3 RS (Cup 2)	991/2 GT3 RS (Cup 2R)	Alpine NM Engineering 1'17"72	308 Racing Cup	McLaren 600LT
911 (992) Turbo S	Corvette C7 Z06 "Z07"	992 GT3 Touring (Cup 2 N0)	KTM X-Bow RX-GT	991/2 GT3 (Cup 2 N1) 1'18"85	992 GT3 (Cup 2 N0)	Lotus Exige S1 Duratec[6]
AMG GT R "2020"	911 (991) GT3 1'18"95	Corvette Grand Sport	911 (992) Turbo 1'19"07	911 R (991)	718 Cayman GT4 RS	Lotus 3 Eleven
911 (991) GT3 RS 1'19"22	570S Track Pack 1'19"32	Corvette C6 ZR1	Lamborghini LP700-4 1'19"40	GT-R Track Edition	McLaren 12C Coupé	KTM X-Bow R
Mercedes AMG GT R 1'19"55	Alpine A110 Cup	Ginetta G55 Cup	MP4-12C Spider 1'19"80	Lotus Exige MS460[5]	911 (992) GTS 1'19"90	M3 E92 4.4 DM[6] 1'19"98
M4 CSL G82 (Cup 2 R)	Porsche 718 GT4	Ferrari 458 Italia	Ariel Atom II 300	Porsche Cayman GT4	Porsche 911 GT3 RS 4.0	Audi R8 GT
911 (992) Carrera 2S	AMG GT 63 4Matic+ 1'20"37	BMW M4 GTS 1'20"40	911 (991/2) GTS	Alpine A110 R	AMG GT 4 portes 63 S	911 (991/2) C4S
Nissan GT-R 2013	Nissan GT-R 2012	Corvette Z06 Pack Perfo	Nissan GT-R Nismo	Lexus LFA	Corvette C8 Stingray	911 (991) Turbo S
Mitjet 2.0 litres	BMW M4 CS (Cup 2)	BMW M3 CS G80 (Cup 2)	A110 S Pack Aéro (Cup 2)	Lamborghini Urus Perf.	Audi R8 RWS[8] 1'20"89	Evora Exigence Racing

LE CLASSEMENT

GT-R Track Pack[2]	Nissan GT-R 2011	Mégane "500" Dijon Auto[6]	Peugeot RCZ Cup	AMG GT63 S E Perfo.	KTM X-Bow	Mercedes-AMG SL 63
Porsche Taycan Turbo S	Audi R8 V10 Plus Mk2	Boxster 718 GTS	911 (991) C4 GTS	BMW M3 G80 (Cup 2)	Mustang Shelby GT350R	BMW M2 G87 (Cup 2 R)
Lotus Exige Cup 430	718 Cayman S	Caterham R300 Superlight	Corvette C7 Stingray	Nissan GT-R	718 Boxster Ed. 25 ans	997 GT3 RS 3.8[5]
Mercedes AMG GT S	Audi RS3 8Y (PZERO Trofeo R)	BMW M3 (G80) Touring	911 (991/2) C2S	Jaguar F-Type R "2020"	Caterham 485R	Alfa Giulia GTAm
Audi R8 RWD	Lamborghini LP570-4	BMW M8 Competition	BMW M8 Comp. GC	Porsche 911 GT3 997	Aston Martin Vantage	BMW M5 F90
Caterham Seven 340R	Porsche 718 Boxster S	Audi R8 V10 Plus	Audi TT RS Mk2	RS3 8Y berline (Trofeo R)	Panamera Turbo S E-Hybrid	Mercedes AMG GT
BMW M5 CS F90	Leon Cupra R 450-R[6]	BMW M2 Competition	Mégane R.S. 4 Trophy-R	Audi R8 V10	911 (991) C2S X51	BMW M4 F82 CS
BMW M3 F80 Pack Comp.	911 (997) Turbo S	Alpine A110S	Toyota GR Supra	911 (991) Carrera S	Aston V12 Vantage S	Clio IV Cup (course)
BMW Z4 M40i	Lotus Exige S	E 63 S AMG "2018"	Lamborghini Urus	Golf VI GTI APR[6]	AMG C63 (W206)	Alfa Romeo Giulia QV
Mercedes A 45 S AMG	Mercedes SLS AMG	BMW M2	Jaguar F-Type SVR	Ferrari California	BMW 850i xDrive	BMW M4 DKG
Toyota GT 86 Monstaka	Cadillac ATS-V	Audi RS e-tron GT	Mégane R.S. 4 Trophy	Alfa Giulia QV (2023)	911 (991) Carrera Cab	Cadillac CTS-V
Cayman 981 GTS	Audi R8 (boîte méca)	AMG CLA 45 S SB	BMW M240i B55	Audi RS4 B9	Honda Civic Type-R FL5	Venturi 400 Trophy "route"
Camaro V8 "2016"	Maserati MC Stradale	Boxster Spyder	Panamera Turbo S	911 (997/2) C2S	Focus RS Mk3 (Cup)	Alpine A110

LE CLASSEMENT

Ford Mustang Bullitt | VW Golf R 20 ans | AMG C 63 S Coupé
BMW 1 M Dijon Auto[6] | Audi R8 R Tronic | Lotus Elise Cup 250
Panamera Turbo | Westfield FW300 ST3 | Jaguar F-Type R
Audi RS5 B9 Sportback | Aston V8 Vantage S | BMW M5 (F10)
BMW M3 E92 Compet. | Alfa Romeo 4C | Fun Cup 2020
Artega GT | Audi RS3 8Y (PZERO) | Mégane 4 Trophy 2020
Lexus RC F | Cupra Leon VZ 300 (semi-slicks) | Alpine Légende GT
Seat Leon Cupra "Perfo" | Boxster S (981) | Focus RS Pack Perf.
Mercedes C 63 S AMG | Honda Civic Type R FK8 | Lotus Evora
Mégane R.S. Trophy-R | 911 (997/2) GTS | Audi RS6 (C7)
Ford Focus RS (Mk3) | Mercedes A 45 Mk2 | Caterham Superlight
Honda Civic Type R FK2 | Caterham 275R | Cayman S Sport
Mercedes A 45 AMG | Audi RS4 Comp. (B9) | Mercedes E 63 AMG

Porsche (997/2) C4S	1'25"94
Ginetta G40R	1'25"96
Toyota GR Yaris Track	1'25"98
Mégane 4 R.S. EDC	1'25"99
Audi S4 (B9)	1'26"09
Lotus Elise "2012"	1'26"21
Porsche Cayman S 987/2	1'26"22
Mustang Laguna Seca	1'26"22
Mercedes CLS 63 Perfo	1'26"30
Jaguar XKR "2009"	1'26"38
VW Golf VIII GTI Clubsport 45	1'26"39
Cayman 981	1'26"40
Audi RS5	1'26"40
Audi RS3 2015	1'26"40
Audi RS6 2009	1'26"48
Golf GTI Clubsport (Cup2)	1'26"48
911 (997) C4S kit moteur	1'26"50
BMW Série 1 M coupé	1'26"50
BMW M3 E90	1'26"51
Audi TT RS BVM	1'26"57
Mégane R.S. 275 Trophy	1'26"58
Peugeot RCZ R	1'26"60
Chevrolet Camaro	1'26"61
Audi TTS Coupé	1'26"63
BMW 340i Pack Perf.	1'26"78
BMW M135i xDrive	1'26"86
Mustang Shelby GT 500	1'27"01
Nissan 370 Z	1'27"04
Ford Focus ST	1'27"10
BMW M235i	1'27"10
Peugeot 308 GTi	1'27"12
Volkswagen Golf 8 R	1'27"13
Volvo S60 Polestar	1'27"15
Corvette C6 LS3	1'27"16
Cupra Leon VZ 2.0	1'27"20
Mégane 3 R.S. 2014	1'27"27
BMW M135i	1'27"28
Mercedes A35 AMG	1'27"29
Mégane 4 R.S. CUP	1'27"30[2]
208 GTi 30th	1'27"30
Mégane 3 R.S. Trophy	1'27"30[3]
Mégane R26.R "Toyo"	1'27"34
Subaru WRX STi S	1'27"40
BMW X6 M	1'27"40
BMW M3 E92 Coupé	1'27"40
Audi S3 Mk4	1'27"43
Lotus Elise Sport 240 Final Edition	1'27"49
Leon Cupra Sub8[7]	1'27"57
Audi S4	1'27"65
BMW Z4 35i	1'27"68
Opel Astra OPC	1'27"70
C 63 AMG coupé Pack	1'27"70
DS3 Performance	1'27"79
Ford Mustang 2.3	1'27"80
Mini GPII	1'27"80
Ford Puma ST	1'27"81
Mitsubishi Evo X GSR	1'27"81
BMW Z4 35is	1'27"85
Mégane 3 R.S. Cup	1'27"87
Audi S1	1'27"88
Hyundai i20 N	1'27"91
Mitsubishi Evo IX	1'27"99
Ford Mustang GT 5.0	1'28"00
Jaguar XFR	1'28"00
Subaru STi "2008"	1'28"04
Ford Focus RS	1'28"06
Lexus IS-F	1'28"10
VW Golf 8 GTI	1'28"11
Ford Focus RS 500	1'28"22[2]
Porsche Cayman S[10]	1'28"35[10]
VW Scirocco R	1'28"40
VW Scirocco R	1'28"46
Seat Leon Cupra R	1'28"49
Mégane R26.R "Michelin"	1'28"57
BMW (F40) M135i	1'28"58
Porsche Cayman	1'28"63
Porsche Boxster	1'28"65
Mercedes C 63 AMG	1'28"80[1]
Mitsubishi EVO X MR	1'28"88
Ford Fiesta ST "2018"	1'29"07
Honda S2000	1'29"15
Clio 4 R.S. Trophy	1'29"18
Toyota GR 86	1'29"23
VW Golf VI GTI Ed. 35	1'29"29[3]
VW Golf VII GTI Perf	1'29"40
Toyota Yaris GRMN	1'29"41
VW Golf VI R	1'29"42
Jeep Trackhawk	1'29"48
Opel Corsa OPC	1'29"55
Renault Mégane 3 R.S. Sport	1'29"58
Ford Focus ST 2012	1'29"60
Ford Fiesta ST mk7 5 portes	1'29"68
Lotus Elise Club Racer	1'29"71
BMW 135i	1'29"75
Hyundai Genesis 3.8	1'29"90
Renault Mégane R26	1'30"00
Opel Insignia OPC	1'30"01
Abarth 124 Spider	1'30"15
Skoda Octavia RS 220	1'30"25
Mini JCW "2015"	1'30"28
Mazda 3 MPS Mk2	1'30"28
Audi S3 "2006"	1'30"31
Ford Fiesta ST "2013"	1'30"32
Audi RS3	1'30"60[3]
VW Scirocco TSI	1'30"63
Abarth 695 Biposto	1'30"76
208 Racing Cup	1'30"80
Lotus Elise 2010	1'30"90
VW Polo GTI 2018	1'30"91
Clio 4 R.S. Cup	1'30"91
Clio R.S WSR	1'30"93
Peugeot RCZ 1.6	1'31"00
Mini Cooper S JCW (2008)	1'31"01
Clio 3 R.S. /2 Cup	1'31"04
Infiniti G37 S coupé	1'31"16
Peugeot 208 GTi	1'31"20
Toyota GT86	1'31"20
Subaru BRZ	1'31"30
Honda Civic Type R Champ. Ed.	1'31"30
Alfa Romeo Giulietta QV	1'31"40
BMW 128ti	1'31"41
Volkswagen Polo V GTI	1'31"50
Mini Cooper S 5P F56	1'31"70
Peugeot 308 GTi (2010)	1'31"80
Volkswagen Polo VI GTI mk2	1'32"08
Abarth Punto SS	1'32"25
Renault Twingo R.S. 2	1'32"50
Peugeot 308 GT	1'32"50
Skoda Fabia RS	1'32"60
Volkswagen Golf VI GTI	1'32"74
Renault Clio 2 R.S.	1'32"74
Honda Civic Type R FN2	1'32"90
Secma F16	1'32"92
Renault Clio 2 R.S. Mk2	1'32"92
Suzuki Swift Sport II	1'33"21
Mazda MX-5 2.0 MZR	1'33"25
Audi A1 185 ch	1'33"32
Honda Civic Type R EP3(1)	1'33"39
Nissan Juke Nismo RS	1'33"40
Abarth Punto Supersport	1'33"52
Peugeot 205 GTi 1.9	1'33"72
Alfa Romeo Mito QV	1'33"82
Renault Twingo R.S.	1'33"86
Renault Laguna Coupé V6	1'34"53
Mazda MX-5 ND 2.0	1'34"65
Abarth 500	1'35"03
Renault Clio Williams(4)	1'35"18
Citroën C2 VTS	1'35"26
Abarth 500 kit SS	1'35"55
Suzuki Swift Sport	1'35"59
Renault Mégane R.S. dCi	1'36"01
Ford Sportka	1'39"62
Renault Twingo GT	1'40"80
Fiat Panda 100 HP	1'42"05

EN ROUTE VERS LES SOMMETS



La P3 pilotée par Brice Jouanny s'annonce comme l'une des plus belles aventures de l'édition 2024 de la course de côte de Pikes Peak. À un mois et demi du départ, Damien Alfano, le patron de cette jeune marque, fait le point sur ce projet fou.

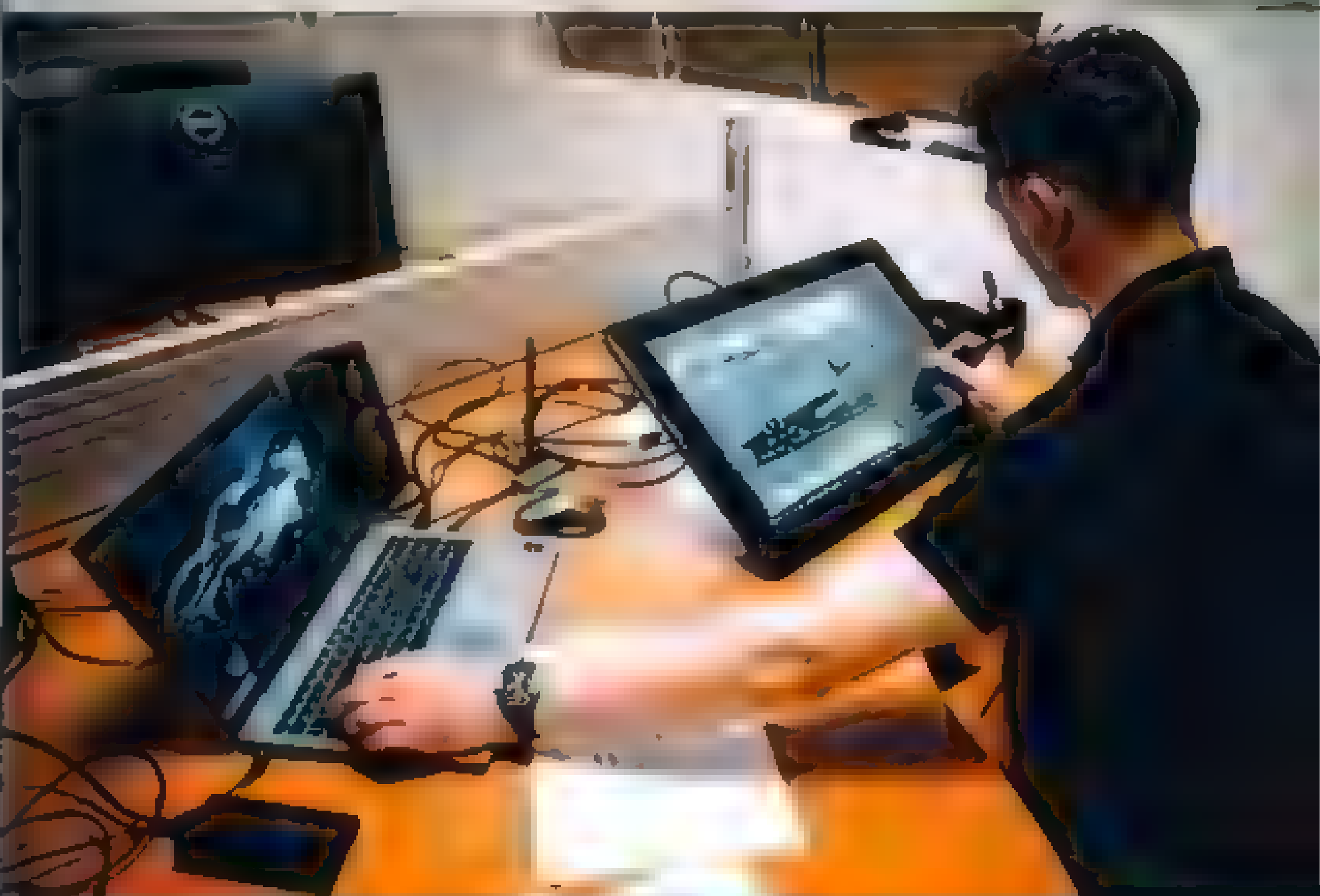
PAR JACQUES WARNERY PHOTOS D.R./QUARKUS

Affairé autour de la P3 Pikes Peak qui disputera la célèbre course de côte connue du grand public par les exploits d'Ari Vatanen, Damien Alfano est un homme pressé: « *Tout le matériel doit partir le 7 juin par avion en direction du Colorado et il y a encore beaucoup à faire!* » Un mois jour pour jour avant cette date fatidique, chaque minute compte pour le fondateur de Quarkus qui entraîne son équipe d'une dizaine de personnes dans une aventure aussi belle que folle. Deux jours après son retour du Salon Prestige Auto Beaune, la P3 Pikes Peak nous attend partiellement démontée dans l'atelier. « *Nous allons installer le faisceau électrique réalisé par la société Indev Mobility selon un cahier des charges que je leur ai établi* » poursuit Damien, en train d'étudier la position idéale d'un manchon vers un échangeur pratiquement plus imposant que le cœur même de cette Quarkus. Installé en position longitudinale, le quatre cylindres 1 litre à compresseur - dont le bloc est issu d'une Kawasaki - paraît minuscule et devient le sujet de notre discussion: « *Le moteur part dès lundi prochain au banc chez notre partenaire Kyntesys, spécialisé dans le pilotage de groupes motopropulseurs thermiques, électriques et hybrides. Nous allons travailler ensemble sur la cartographie et sur la stratégie d'hybridation pour la course. Le quatre cylindres monte à 13000 tr/mn et est particulièrement vigoureux dans la seconde partie du compte-tours, mais beaucoup moins dans la première. L'idée est de profiter de l'aide électrique pour gommer ce creux à bas régimes pour ressortir du mieux possible des nombreuses épingles présentes sur le parcours. Il faudra aussi l'adapter au carburant E85 spécifique mis à disposition par ELF Racing. Sa richesse supérieure en oxygène devrait en partie compenser les effets de l'altitude. Tout ça devrait nous occuper une bonne semaine!* »

Sur tous les fronts

Cette course contre la montre n'empêche pas Damien de nous accorder du temps pour évoquer les coulisses de cet inattendu pro-









jet. Cela commence par une histoire humaine: « *J'ai eu la chance de rencontrer Ari Vatanen au tout début de l'aventure Quarkus, qui me présente Bruce Jouanny au printemps 2023. Il est immédiatement séduit par le concept de la voiture et finit par m'appeler pour me proposer de faire Pikes Peak ensemble. Il en rêvait secrètement depuis dix ans et j'ai tout de suite accepté sa proposition!* » Nous sommes alors en octobre, lorsque Damien finalise le troisième prototype (P3) d'une sportive radicale avec un cahier des charges alléchant: châssis carbone, 600 kg, minimoteur 1 litre à compresseur hybride de 250 à 300 ch et performances sur piste jamais vues sur un modèle immatriculé. L'équipe et son directeur général Charles

« BRUCE EN RÊVAIT DEPUIS DIX ANS ET J'AI TOUT DE SUITE ACCEPTÉ SA PROPOSITION »

Meistelman insistent bien sur ce dernier point: « *Nous ne sommes pas un constructeur de voiture de course. La Quarkus définitive est homologuée pour la route et la version Pikes Peak en est le prototype. Il portera le numéro 26, en clin d'œil à l'année du début de la production en série. Nous mettrons alors sur le marché 26 modèles Première Edition Pikes Peak Tribute, au prix de 200000 €, dont une partie est d'ores et déjà vendue.* » En attendant, Damien officialise l'engagement en novembre lors de la présentation officielle du prototype P3. Il décide rapidement de passer par la société RD Limited pour consolider le projet. Considérée comme une caution par les organisateurs de la course, cette écurie montée par Romain Dumas met en avant son expérience pour les assister d'un point de vue administratif, logistique, mais aussi technique avec la présence de l'ingénieur Brice Gaillardon et de deux mécaniciens lors de la course. Le dossier d'inscription est alors présenté en décembre auprès des officiels, puis





Le 1 litre à compresseur Kawasaki est revu et électrifié.



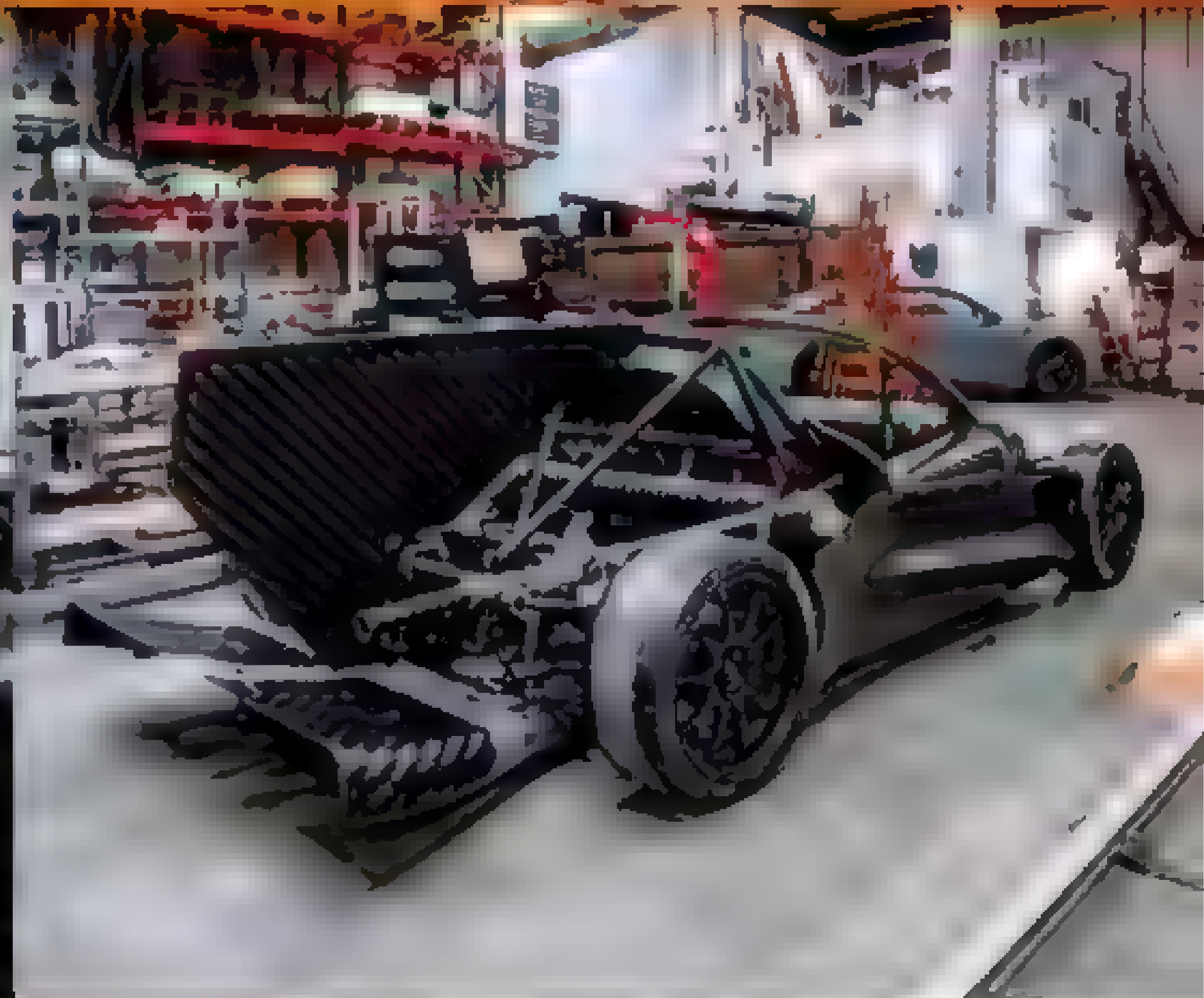
La conception et le dessin sont réalisés en interne.







Le châssis carbone au procédé spécifique ne pèse que 35 kg !



validé en janvier. Entre-temps, Damien et sa petite équipe doivent homologuer le prototype selon la réglementation technique de la catégorie Unlimited qui tient sur 50 pages: « *Il a fallu réaliser un arceau acier dans l'esprit FIA. Son intégration a obligé à installer des inserts dans le châssis et à le modifier avant la phase de collage. Le modèle qui disputera Pikes Peak est donc le troisième prototype P3, puisque les deux premiers châssis avaient déjà été assemblés. Le faisceau électrique est également spécifique.* »

Outre cet aspect sécuritaire qui passe en premier plan, Damien travaille sur la fiabilité et les performances: « *nous avons enlevé ce qui n'était pas indispensable comme le mode Road. Les écopes de freins arrière sont plus importantes et les entrées d'air et de refroidissement moteur sont modifiées au niveau des custodes.* » L'aéro est optimisée: fond plat revu avec diffuseur bien plus long, aileron arrière plus large et moustaches à l'avant. « *Le pack aéro est toujours en développement. La répartition axée sur l'arrière privilégie la stabilité dans les parties rapides pour atténuer la vivacité générée par l'empattement court.* »

Dans le but de fiabiliser l'ensemble, l'hybridation sera également spécifique et simplifiée pour Pikes Peak: « *Il n'y aura aucune régénération d'énergie par le freinage ou le moteur.*

« LE PILOTE DEVRA GÉRER LES BOOSTS ET PASSER LES RAPPORTS AVEC UN LEVIER »

La batterie disposera d'une capacité de 3,5 kWh, bien supérieure à celle de la série. Elle sera intégralement rechargée avant le départ en levant le train arrière de la voiture et en faisant tourner le moteur thermique à vide qui





Bruce Jouanny a vite rassuré Damien Alfano lors des premiers tours sur le circuit des Écuyers.



La P3 Pikes Peak se distingue par sa panoplie aérodynamique spécifique.

fera office de générateur. Ce sera alors au tour de Bruce de gérer ses boosts électriques au moyen de la palette de gauche du volant. » Le pilote aura d'autant plus de travail qu'il passera les rapports de la boîte séquentielle avec un traditionnel levier: « *C'est plus simple et plus rapide puisqu'il est directement connecté à la tringlerie de boîte. Bruce a donc intégré ces deux paramètres spécifiques dans la simulation pour mieux s'y adapter.* »

Évolution permanente

Son heureux pilote a effectué les premiers tours de roues en décembre dernier sur une piste des Écuyers détrempée, avec un prototype P3 très loin de celui qui gravira la montagne du Colorado. Damien s'en souvient comme si c'était hier: « *Bruce est au volant, avec le pilote Renaldo Da Cunha chargé du développement. C'est la première fois que je ne suis pas à bord de la voiture et c'est une énorme angoisse. Son premier passage où il place la voiture d'un coup de volant, en adoptant tout de suite un gros rythme me rassure définitivement. La confiance qu'il acquiert montre que nous sommes sur la bonne voie! Ça ne nous a pas empêchés de connaître quelques petits soucis de jeunesse et de constater un manque de chasse.* » L'équipe modifie le train avant pour une grosse séance d'essai de trois jours à Alès en février et commence à travailler sur le fond malgré un moteur encore dépourvu d'hybridation. Ils trouvent un premier set-up châssis qui leur servira certainement à Pikes Peak. D'ici là, la version définitive connaîtra un premier déverminage, suivi d'une séance d'essai le 30 mai à Magny-Cours. Il sera ensuite temps de tout démonter et d'inspecter la bête sous toutes les coutures avant le grand départ en avion le 7 juin. À l'heure où vous lirez ces lignes, elle sera déjà de l'autre côté de l'Atlantique. Il ne reste plus qu'à écrire la suite de cette belle histoire au sommet de Pikes Peak. Croisons les doigts! ■

Mathieu a savouré l'A110 S MP Rezeau lors de notre journée Motorsport Trackdays le 28 août dernier au Paul Ricard. Prochaines dates sur www.motorsport-trackdays.fr



À L'ÉCOLE DES SORCIERS



Porschiste depuis une dizaine d'années, Mathieu assouvit désormais sa passion en alternant avec une A110 S... Radicalisée par le sorcier MP Rezeau. Il nous parle de sa relation à l'automobile et au circuit.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS PHOTOS : ARNAUD DEMASIER ET D.R.

MOTORSPORT **Comment a débuté votre passion pour l'automobile ?**

MATHIEU *Elle a débuté quand j'étais un tout petit garçon, comme la plupart d'entre nous. Je faisais la collection de petites voitures et je construisais des garages. Mon père a été pilote de rallye semi-professionnel, donc il me racontait ses péripéties. L'une d'entre elles m'a marqué. Il était sur l'anneau de Montlhéry avec une R8 Gordini et en raison des secousses, son volant lui est resté dans les mains. Avec la force centrifuge, il était projeté vers le haut de l'anneau. Je revois ses mains marquées par le moyeu saisi pour essayer de redescendre... Il m'a emmené rapidement sur les circuits de kart. J'aurais aimé m'orienter vers le sport automobile, mais il a préféré la voie académique parce que j'avais la chance d'avoir des facilités.*

MS **Comment vous est venue l'idée d'aller en piste ?**

M.D *Comme on m'avait quelque part bridé, je faisais ce que je pouvais sur route ouverte. Cela s'appelle les erreurs de jeunesse. Ma femme m'a rappelé à l'ordre et m'a dit qu'il y avait des endroits sécurisés pour pratiquer l'automobile. Il se trouve que je travaillais chez Microsoft au côté de Sébastien Ullmann (N.D.L.R. : membre actif de la famille Motorsport). De fil en aiguille, il m'a expliqué son parcours et m'a proposé de venir sur un trackday en tant que passager pour voir l'ambiance. J'avais 28 ans. Je conduisais la Golf GTD du boulot ou une Punto. C'était au Mans, au bout d'un tour je lui ai demandé comment on entre dans ce monde-là par la bonne porte. J'ai eu la chance de tomber sur lui et il m'a aiguillé vers les bonnes autos. J'ai démarré avec un Cayman R en 2012 pour avoir un centrage des masses le meilleur possible.*

MS **Comment s'est passée votre première fois en piste ?**

M.D *C'était à Magny-Cours Grand Prix ! J'avais tellement peur de prendre le volant que j'ai demandé à Sébastien de commencer et de montrer comment il faut se positionner avec ma voiture. C'était mon coach ! Je me suis orienté vers cette auto parce qu'elle était facile à prendre en main et que la PDK permettait de se concentrer sur le pilotage. Je me suis senti très vite comme un poisson dans l'eau. J'ai toujours eu beaucoup d'appréhension avant de connaître une discipline, puis je prends un plaisir immense. J'ai attaqué avec le Club 911 IDF qui organise des sessions par niveau, donc ça permet d'avoir le même rythme que les autres. J'ai gardé le Cayman R 5 ans pour progresser par moi-même et non par l'achat d'une auto plus puissante. Je prends encore des cours aujourd'hui pour avoir la satisfaction du progrès.*

MS **Comment vous êtes-vous orienté vers votre sportive actuelle ?**

M.D *J'ai voulu garder le Cayman R car c'est une belle voiture que l'on peut utiliser au quotidien. La sonorité est top, sans filtre à particules. J'ai eu ensuite une 991.2 GT3 sans FAP en 2017, puis une 991.2 GT3 RS avec FAP... On ne l'entendait pas par rapport au Cayman lors des démarrages à froid. J'ai acheté une Alpine pour alterner sur les tracés moins rapides et réduire les coûts d'utilisation. J'ai reçu mon A110 en juin 2023 et je roule beaucoup. Je me suis orienté vers ce modèle grâce à Motorsport ! C'est une occasion et elle était déjà préparée par un ami pistard. Quand je l'ai vue dans cette configuration Orange sanguine, une couleur limitée à 110 exemplaires, avec le pack aéro et les surpiqûres intérieures assorties, j'ai craqué. Je voulais une voiture vivante quand on va chercher le chrono. Je me suis orienté vers MP Rezeau et j'ai apprécié son exigence, son honnêteté. J'ai demandé à Yannick de radicaliser la voiture. L'ancien propriétaire avait déjà changé la suspension et les freins. Il a installé des triangles permettant d'avoir un carrossage de 2,8, ainsi que des combinés à 3 voies. J'ai ajouté des harnais, des barres antiroulis en carbone, un autobloquant, un radiateur pour la boîte, des ventilateurs qui refroidissent mieux le compartiment moteur, des écopes pour refroidir les freins, des coverings carbone sur les rétros. J'ai changé la pompe à essence, l'échangeur, la ligne d'échappement, la cartographie moteur... On doit être aux alentours de 320 ch et plus de 400 Nm. Je continue de l'apprivoiser et de la modifier.*

MS **Et si vous deviez la changer ?**

M.D *Aujourd'hui, ce serait pour aller vers un monde plus radical, comme la Dallara Stradale ou la Praga. Je pense qu'on sera toujours approvisionnés par les constructeurs. Il y aura l'arrivée de l'hybridation. J'ai fait un stage de pilotage en Formule Renault, aux performances modestes. Mais cette sensation est galvanisante. Donc ce serait l'univers de la monoplace.* ■

SPEED DATING

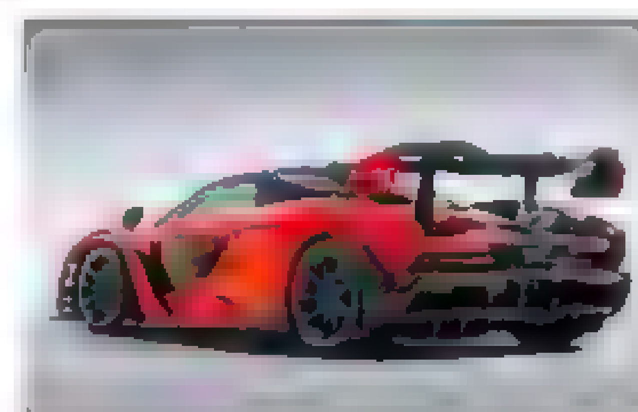
Première fois en piste » 2012

Nombre de sorties annuelles » 20

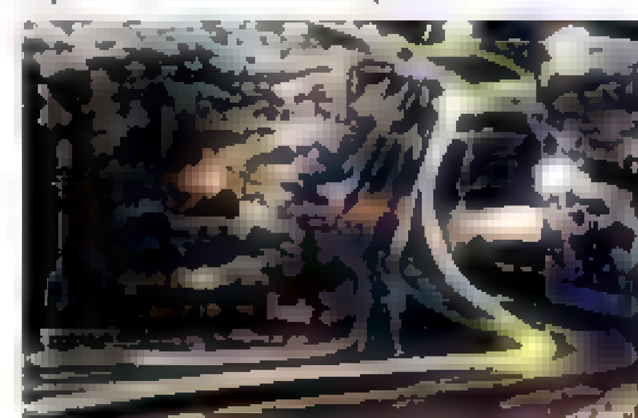
Première pistarde »
Porsche Cayman R



Pistarde rêvée »
McLaren Senna



Circuit préféré »
Spa-Francorchamps



« JE VOULAIS UNE VOITURE QUI SE PILOTE, UNE VOITURE VIVANTE QUAND ON VA CHERCHER LE CHRONO »



ABARTH

500



ALFA ROMEO

GIULIA



STELVIO



ALPINA

B3/B3 TOURING



B4 GRAN COUPÉ



B8 GRAN COUPÉ



ALPINE

A110



ASTON MARTIN

VANTAGE



DB12



DBX



AUDI

S3/RS3



RSQ3



RS4 AVANT



RS5



RS6 AVANT/RS7 SPORTBACK



S8



RS ETRON GT



Q8



BENTLEY

BATUR



BMW

SÉRIE 1/ 2



SÉRIE 2 COUPÉ



M2



SÉRIE 3/4



M3/M4



I4



I5



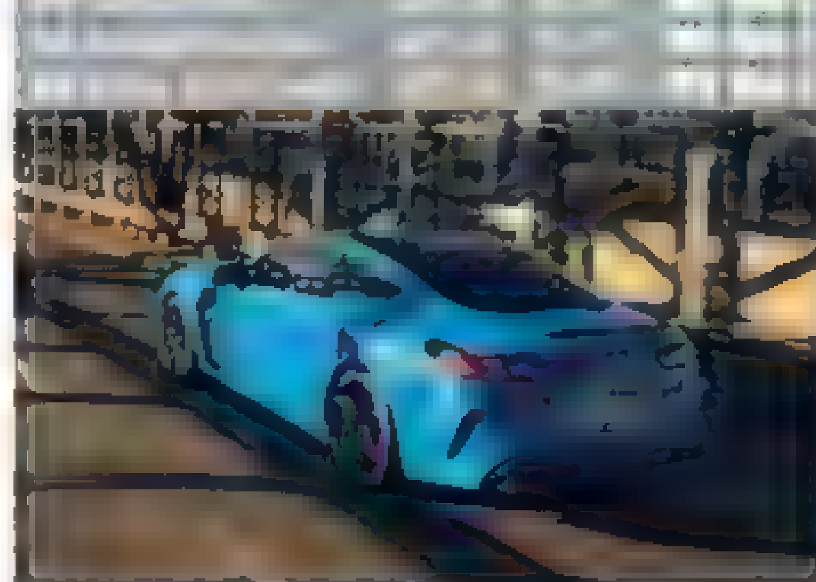
SÉRIE 7



Z4



SÉRIE 8



X3/X4/X5/X6 M



XM



BUGATTI

BOLIDE



CATERHAM

SUPER SEVEN



CHEVROLET

CORVETTE STINGRAY



CORVETTE Z06



CUPRA

LEON



BORN



DALLARA

STRADALE/EXP



DONKERVOORT

F22



FERRARI

ROMA / SPIDER



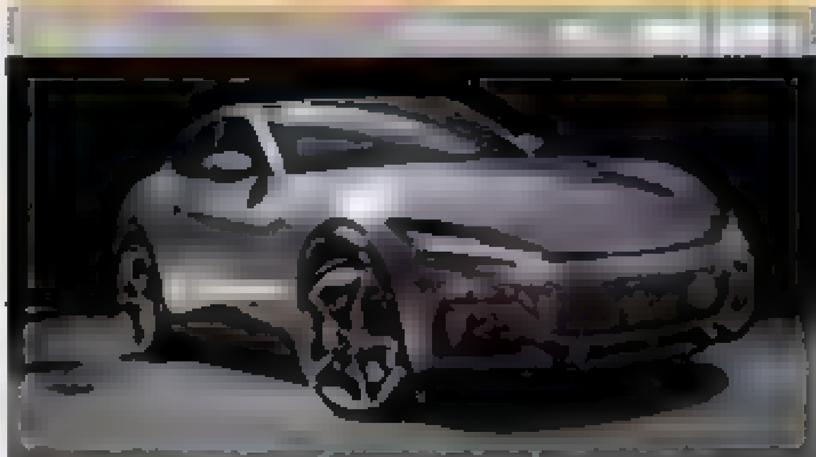
296 GTB/GTS



12CILINDRI



PUROSANGUE



SF90



FORD

PUMA ST



FOCUS ST



MUSTANG



MUSTANG MACH-E



HONDA

CIVIC TYPE R



JAGUAR

F-TYPE (SUR STOCK)



F-PACE



KTM

X-BOW



LAMBORGHINI

HURACÁN (FIN DE VIE)







REVUELTO



URUS



LAND ROVER

RANGE ROVER SPORT SV



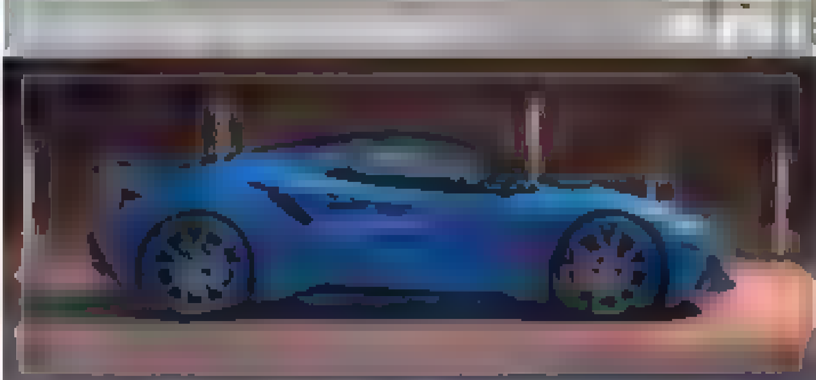
LEXUS

LC



LOTUS

EMIRA



EVIJA



EMEYA



ELETRE



MASERATI

GHIBLI/QUATTROPORTE



GRECALE/LEVANTE



MC20



GRAN TURISMO/ GRAN CABRIO



MAZDA

MX-5



McLAREN

GTS



ARTURA



750S

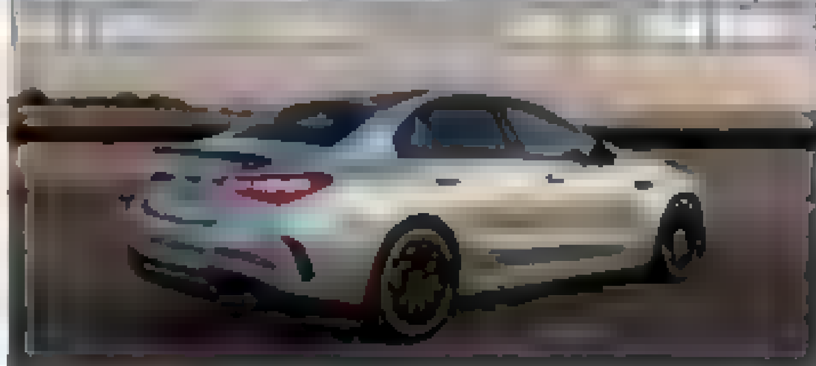


MERCEDES

CLASSE A/CLA/GLA



CLASSE C



EQE



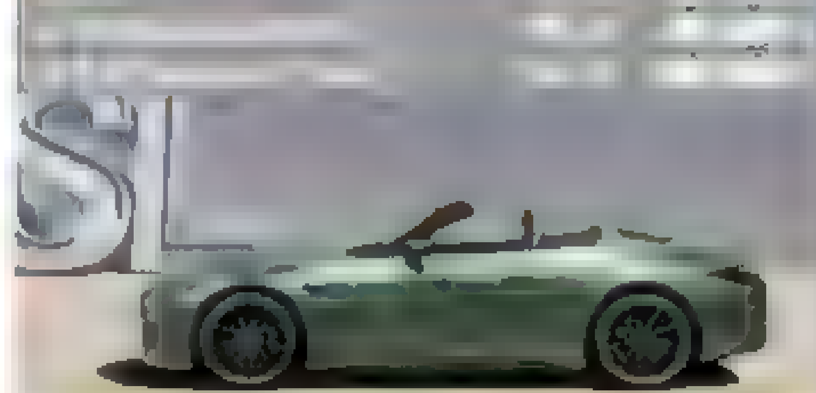
CLE



AMG GT



AMG SL



AMG GT 4 PORTES



CLASSE S



GLC 63 S AMG E PERFORMANCE







GLE 63 AMG

GLE/coupé V8 + 1 élec.	634 ch	**158 700/173 450 €**



MG

MG4

X Power 2 élec.	435 ch	**40 490 €**



MINI

BERLINE

Cooper C	156 ch	**35 210 €**
Cooper S	204 ch	**39 210 €**
Cooper SE élec.	218 ch	**38 000 €**



COUNTRYMAN

JCW	300 ch	**57 000 €**
SE élec.	313 ch	**55 570 €**



MORGAN

SUPER 3/ PLUS 4/ PLUS 6

Super 3 1.5 turbo	118 ch	NC	**58 790 €**
Plus 4 2.0 turbo	255 ch	17 CV	**94 105 €**
Plus 6 3.0 turbo	335 ch	24 CV	**115 180 €**



PAGANI

UTOPIA

V12 biturbo (99 ex.)	864 ch	**2 604 000 €**



PEUGEOT

508 PSE

2.0 turbo et 2 élec. (SW+1300 €)	360 ch	**69 240 €**



PORSCHE

718 BOXSTER

2.0 turbo	300 ch	19 CV	**67 885 €**
T 2.0 turbo	300 ch	19 CV	**71 905 €**
S 2.5 turbo	350 ch	24 CV	**81 055 €**
GTS 4.0	400 ch	30 CV	**95 110 €**



718 CAYMAN

2.0 turbo	300 ch	19 CV	**65 845 €**
T 2.0 turbo	300 ch	19 CV	**69 865 €**
S 2.5 turbo	350 ch	24 CV	**79 015 €**
GTS 4.0	400 ch	30 CV	**93 070 €**



718 CAYMAN GT4 / SPYDER RS

GT4 4.0	420 ch	NC	**105 330 €**
Spyder 4.0	420 ch	NC	**102 340 €**
GT4 RS 4.0	500 ch	NC	**159 050 €**
Spyder RS 4.0	500 ch	NC	**159 050 €**



911 CARRERA

Carrera (cab'+14 400 €)	385 ch	28 CV	**124 885 €**
Carrera T	385 ch	28 CV	**135 560 €**
Carrera S	450 ch	34 CV	**140 485 €**
Targa 4S	450 ch	34 CV	**162 805 €**
Carrera GTS	480 ch	NC	**158 715 €**
Dakar (2 500 ex.)	480 ch	NC	**226 690 €**



911 GT3/TOURING/GT3 RS/ST

GT3/Touring 4.0	510 ch	**196 555 €**
S/T 4.0	525 ch	**308 976 €**
GT3 RS 4.0	525 ch	**253 455 €**



911 TURBO

3.7 (cab'+ 13 680 €)	580 ch	NC	**217 390 €**
S 3.7	650 ch	61 CV	**250 260 €**



TAYCAN/SP. TURISMO

1 électrique	408 ch	**105 010/106 025 €**
Turbo 2 électriques	884 ch	**179 560/180 550 €**
Turbo S 2 électriques	952 ch	**215 205/216 200 €**
Turbo GT 2 électriques	1 034ch	**246 540 €**



PANAMERA

Turbo E-Hybrid V8 + 1 élec.	680 ch	**200 435 €**



MACAN

Turbo 2 élec.	639 ch	**118 910 €**



CAYENNE/COUPÉ

S V8 biturbo	474 ch	**114 830/120 210 €**
GTS V8 biturbo	500 ch	**141 400/144 430 €**
Turbo E-Hybrid V8 + 1 élec.	739 ch	**179 560/183 050 €**
Turbo E-Hybrid GT V8+ 1 élec.	739 ch	**-/212 420 €**



SKODA

OCTAVIA RS

2.0 turbo/Combi	265 ch	**NC**



TESLA

MODEL 3

Performance 2 élec.	460 ch	**55 990 €**



MODEL S

Plaid 3 élec.	1 020 ch	**107 990 €**



TOYOTA

GR YARIS (PHASE 2)

3 cyl. turbo (BVA8 +2500€)	280 ch	**46 300 €**



GR SUPRA

2.0 turbo	258 ch	15 CV	**58 600 €**
6 en ligne turbo BVM6	340 ch	23 CV	**69 600 €**



VOLKSWAGEN

POLO

GTI 2.0 turbo	207 ch	11 CV	**34 870 €**



GOLF

GTE hybride	272 ch	**NC**
GTI 2.0 turbo	265 ch	**NC**



LE CHOIX DE *MOTORSPORT*

DÉCOUVRABLE » MX-5



La MX-5 incarne le roadster light par excellence ! L'icône trentenaire n'est pas taillée pour la piste ni le chrono, mais ses performances suffisent amplement. La magie opère, y compris en respectant les limitations : légèreté, simplicité, équilibre de propulsion, réactions progressives et survireuses, ensembles moteur/boîte alléchants. À déguster sans modération avec le pack Sport. Le rapport prix/plaisir continue d'être intéressant.

PISTARDE » A110S



Alpine prétend ne pas avoir concocté une pistarde, mais la S incite à prendre un abonnement aux trackdays en illimité ! Comparée à l'A110, le regain d'efficacité et de performances permet d'aller chercher d'excellents chronos… Qui plus est avec les semi-slicks optionnels ! Rassurez-vous, elle garde un côté fun, à condition d'être plus autoritaire au volant. Le meilleur des deux mondes, qui devient vite très attachant et pousse à se surpasser.

PAR NICOLAS GOURDOL



LE POTENTIEL ÉCOLOGIQUE DES YOUNGTIMERS

Continuer de rouler avec des petites sportives des années 2000 aussi plaisantes que bon marché, c'est bon pour le moral et même pour la planète. J'ai fait les calculs !

De même qu'on parle assez peu, il faut bien le dire, de tofu à l'amicale de la côte de bœuf, vous ne me verrez pas souvent citer des extraits de rapports du cabinet de conseil Carbone 4 dirigé par ce boute-en-train de Jean-Marc Jancovici. J'ai tout de même vu passer un chiffre qui m'a interpellé. La phase de "*production et fin de vie*" d'une citadine thermique génère 6,7 tonnes de C02-équivalents contre 10,2 tonnes pour une voiture électrique de même catégorie. Je n'entrerais pas dans le match écologique qui oppose les deux types d'énergie pour des véhicules neufs. Non, je voudrais plutôt me concentrer sur l'injonction qui nous est faite de mettre au rebut des voitures d'un certain âge en parfait état de marche mais nourries à la noble essence au profit des enclumes vertes qui carburent aux énergies dites propres... Imaginons un instant que je sois le très heureux propriétaire d'une Lupo GTI et que je sois soudainement frappée par une conscience écologique radicale. Ma petite voiture de sport émet environ 175 g/km de C02 par kilomètre et disons que je parcours (je suis généreux) 10000 km par an à son volant. Je sors ma calculette et j'obtiens donc 1,75 tonne de C02 par an. Résultat: il me faudra environ six ans pour émettre autant de dioxyde de carbone avec la petite Lupo que l'enclume électrique durant son cycle de vie. La durée moyenne de conservation d'une voiture neuve étant équivalente, j'en conclus que continuer de rouler avec de sympathiques et légères mini GTI des années 2000 est aussi vertueux que de changer sa voiture électrique tous les six ans. Ne serait-ce pas meilleur, également, pour notre santé mentale et notre portefeuille? Et nous parlons d'autos déjà sûres, pratiques et au moins aussi fiables que les ordinateurs sur roues qu'on nous impose. Monsieur Jancovici, j'espère donc être cité en retour dans un de vos prochains rapports sur les pistes raisonnables et trop peu explorées pour enrayer le réchauffement climatique dans la joie et la bonne humeur. Sincères salutations.



SIX ANS POUR ÉMETTRE AUTANT DE C02 AVEC UNE LUPO QU'UNE ÉLECTRIQUE DURANT SON CYCLE DE VIE

Moteur & SENS®

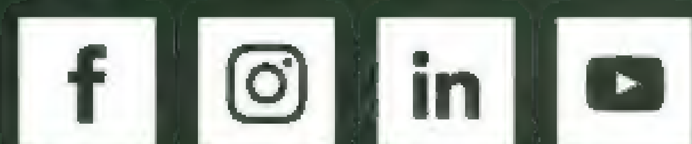
[redacted]



AUTOMOBILES D'EXCEPTION | VENTE & SERVICES SUR MESURE

moteuretsens.com

Suivez-nous !



10 Rue de L'Orme Saint-Germain
91 160 Champlan, Fr.
Tél. : 01 69 30 98 40
contact@moteuretsens.com

